



Universidade de Brasília

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura  
e Urbanismo

Dissertação de Mestrado em Arquitetura  
e Urbanismo

# SHCES

**do desenho à  
realidade:**

uma abordagem histórica e  
cartográfica sobre o  
Cruzeiro Novo

Brasília | Maio, 2024



Yan Chermonte Alves Santana

## **SHCES, do desenho à realidade:**

uma abordagem histórica e cartográfica sobre o Cruzeiro Novo.

Orientadora

Cláudia da Conceição Garcia

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (PPG-FAU/UNB) como um dos requisitos para obtenção do título de mestre em arquitetura e urbanismo.

Eixo temático | Teoria, história e crítica

Linha de pesquisa | Arquitetura, cidade e território

Brasília | Maio, 2024

Yan Chermonte Alves Santana

**SHCES, do desenho à realidade:**

uma abordagem histórica e cartográfica sobre o Cruzeiro Novo.

Dissertação de mestrado defendida em 27 de maio de 2024 perante a banca examinadora constituída pelos seguintes professores:

---

Prof.<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Cláudia da Conceição Garcia, UnB

---

Prof.<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Flaviana Barreto Lira, UnB

---

Prof. Dr<sup>a</sup> Flávia Brito do Nascimento, USP

---

Prof.<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Ana Elisabete de Almeida Medeiros, UnB, Suplente

Ficha catalográfica elaborada automaticamente,  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Cs Chermonte Alves Santana, Yan  
SHCES, do desenho à realidade: uma abordagem histórica e  
cartográfica sobre o Cruzeiro Novo / Yan Chermonte Alves  
Santana; orientador Cláudia da Conceição Garcia. --  
Brasília, 2024.  
396 p.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) --  
Universidade de Brasília, 2024.

1. Cruzeiro. 2. Plano Piloto. 3. Brasília. 4.  
Preservação. 5. Desenho Urbano. I. da Conceição Garcia,  
Cláudia , orient. II. Título.

*À minha mãe,  
por seu amor e dedicação.*

# Agradecimentos

*À Professora Cláudia da Conceição Garcia, orientadora desta dissertação, pela paciência e disponibilidade, respeitando minhas limitações e me apoiando nos momentos críticos da pesquisa.*

*Ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (PPG-FAU UnB), que desde meu ingresso em 2022, tem me permitido alcançar novos horizontes.*

*Aos demais professores do PPG-FAU UnB responsáveis pelo processo de formação cujos ensinamentos contribuíram para o meu amadurecimento acadêmico.*

*À Beatrice Arruda Eller Gonzaga por seu pioneirismo na pesquisa sobre o Cruzeiro cujo aporte teórico foi basilar para o desenvolvimento deste trabalho.*

*À Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro (ARUC), em especial, ao Rafael Fernandes de Souza, presidente da entidade, pela disponibilização do acervo de imagens e sua contribuição para o resgate da memória da cidade.*

*Ao meu gerente e minhas colegas de equipe cujo apoio foi essencial para a conclusão desta pesquisa.*

*À minha mãe e família, pelo amor, presença e incentivo que sempre me deram.*

## Resumo

Esta dissertação tem como objetivo estudar o Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul (SHCES), também conhecido como Cruzeiro Novo. A análise abordará os pensamentos que deram origem a esse setor e seu plano urbanístico, examinando as mudanças ocorridas desde o projeto inicial à sua transposição para realidade. O estudo explorará os fundamentos, relacionados à habitação, que tornam a capital brasileira única no mundo. A partir dessas informações será possível traçar a linha conceitual que balizou a concepção da área econômica. Além disso, para uma compreensão mais aprofundada sobre o contexto da habitação econômica no Brasil, será apresentado um panorama histórico breve, focado principalmente nos movimentos do século XX que influenciaram as produções residenciais da época, inclusive o Cruzeiro Novo. Ademais, serão investigados os aspectos históricos, físicos, sociais e de preservação da região. A análise abordará as características urbanas, incluindo a malha viária, o parcelamento do solo, os equipamentos urbanos, a configuração espacial e a diversidade arquitetônica dos blocos residenciais. Ao final, espera-se contribuir para o debate sobre os atributos urbanísticos desse setor e enriquecer o acervo de estudos sobre habitação na capital.

**Palavras-Chave:** Cruzeiro; Plano Piloto; Brasília; Preservação; Desenho Urbano.



## Abstract

*This dissertation aims to study the Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul (SHCES), also known as Cruzeiro Novo. The analysis will address the thoughts that gave rise to this sector and its urban plan, examining the changes that occurred from the initial project to its transposition into reality. The study will explore the fundamentals, related to housing, which make the Brazilian capital unique in the world. Using this information, it will be possible to draw the conceptual line that guided the conception of the economic area. Furthermore, for a more in-depth understanding of the context of affordable housing in Brazil, a brief historical overview will be presented, focusing mainly on the 20th century movements that influenced residential production at the time, including Cruzeiro Novo. Furthermore, the historical, physical, social and preservation aspects of the region will be investigated. The analysis will address urban characteristics, including the road network, land subdivision, urban equipment, spatial configuration, and architectural diversity of residential blocks. In the end, it is expected to contribute to the debate on the urban attributes of this sector and enrich the collection of studies on housing in the capital.*

**Keywords:** *Cruzeiro; Plano Piloto; Brasilia; Preservation; Urban Design.*

## Lista de siglas e abreviações

A Am - Área de Amortecimento

AIEsp - Área de Interesse Especial de Preservação

AIP - Área de Interesse de Preservação

AP - Área de Preservação

ArPDF – Arquivo Público de Brasília

ARINE – Área de Regularização de Interesse Específico

ARUC - Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro

AOS – Áreas Octogonais Sul

AV – Área de Vizinhança

BNH – Banco Nacional da Habitação

CAESB - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal

CAR - Coordenação das Administrações Regionais

CAU - Conselho de Arquitetura e Urbanismo

CCI - Centro de Convivência do Idoso

CEB - Companhia Energética de Brasília

CEF - Caixa Econômica Federal

CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna

CL – Comércio Local

CLDF - Câmara Legislativa do Distrito Federal

COAU – Coordenação de Arquitetura e Urbanismo da SVO

COBAL - Companhia Brasileira de Alimentos

COE – Código de Obras e Edificações

CODEBRÁS - Coordenação do Desenvolvimento de Brasília

CODEPLAN – Companhia de Planejamento do Distrito Federal

COTELB - Companhia de Telefones de Brasília

CUB – Conjunto Urbanístico de Brasília

DAU - Departamento De Arquitetura E Urbanismo

DASP - Departamento Administrativo do Serviço Público

DePHA - Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico do Distrito Federal

DF – Distrito Federal

DIEP - Diretoria de Espaços Públicos e Qualificação Urbana

DIPRE - Diretoria de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília

DISOLO - Diretoria de Parcelamento do Solo

DPU - Divisão de Projetos de Urbanismo

DOCOMOMO - Comitê Internacional para Documentação e Conservação de Edifícios, Sítios e Bairros do Movimento Moderno

DODF – Diário Oficial do Distrito Federal

DUA - Divisão de Urbanismo e Arquitetura

EBCT - Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos

ECBS - Estrada Contorno Bosque Sul

EHT - Estrada de Hotéis de Turismo

EMFA - Estado Maior das Forças Armadas

EPDB - Estrada Parque Dom Bosco

EPIA - Estrada Parque Indústria e Abastecimento

EPIG – Estrada Parque Indústrias Gráficas

FRHB - Fundo Rotativo Habitacional de Brasília

GDF – Governo do Distrito Federal

GHOC - Grupo Habitacional Oswaldo Cruz

GIS - Sistema de Informação Geográfica

GTB - Grupo de Trabalho de Brasília

GTC - Grupo de Trabalho Conjunto

GT - Brasília – Grupo de Trabalho para a Preservação do Patrimônio Histórico e Cultural de Brasília

HCE – Habitações Coletivas Econômicas

HFA – Hospital das Forças Armadas

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IBPC - Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural

ICOMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítio

INMET - Instituto Nacional de Meteorologia

INPS - Instituto Nacional de Previdência Social

IPDF - Instituto de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal

IPEDF - Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IUCN - União Internacional para a Conservação da Natureza

JK – Juscelino Kubitschek

LODF - Lei Orgânica do Distrito Federal

LUOS - Lei de Uso e Ocupação do Solo

MPU - Ministério Público da União

NGB - Normas de Edificação Uso e Gabarito

NOVACAP – Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil

NP – Norma de Preservação

PDAD - Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios

PDOT - Plano Diretor de Ordenamento Territorial

PLC - Projeto de Lei Complementar

PLL - Posto de Lavagem de Lubrificação

PPB – Plano Piloto de Brasília

PPCUB – Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília

PPSH – Plano de Preservação de Sítio Histórico Urbano

PR – Planta Registrada

PURB - Planilha de Parâmetros Urbanísticos e de Preservação

QE – Quadra Econômica

QELC - Quadra Econômica Lucio Costa

QRSW - Quadra Residencial Sudoeste

RA – Região Administrativa

RE – Residências Econômicas

SAB - Sociedade de Abastecimento de Brasília

SAIS - Setor de Áreas Isoladas Sul

SAI/SO - Setor de Áreas Isoladas Sudoeste

SEI - Sistema Eletrônico de Informações

SIA - Setor de Indústria e Abastecimento

SIG – Setor de Indústrias Gráficas

SISDUC – Sistema de Documentação Urbanística e Cartográfica

SHCAO – Setor de Habitações Coletivas Áreas Octogonais

SHCAOS – Setor de Habitações Coletivas Áreas Octogonais Sul

SHCES – Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul

SHCSW – Setor de Habitações Coletivas Sudoeste

SHLSW - Setor de Habitações Locais Sudoeste

SMAS - Setor de Múltiplas Atividades Sul

SMU – Setor Militar Urbano

SPHAN - Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

SPO - Setor Policial

SPUM – Seção de Projetos de Urbanismo Metropolitano

SRES – Setor de Residências Econômicas Sul

SRI – Setor Residencial Interno

SRSW- Setor de Residências Sudoeste

STF - Supremo Tribunal Federal

STJ – Superior Tribunal de Justiça

STM - Superior Tribunal Militar

SVO – Secretaria de Viação e Obras do Distrito Federal

TCB - Transportes Coletivos de Brasília

TERRACAP – Companhia Imobiliária de Brasília

TP - Território de Preservação

TRF4 - Tribunal Regional Federal da 4ª Região

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

UP - Unidade de Preservação

UPT - Unidade de Planejamento Territorial

UV – Unidade Vizinhança

VGA - Análise do Gráfico de Visibilidade

ZUTC - Zona Urbana do Conjunto Tombado

ZEE - Zoneamento Ecológico-Econômico

ZP - Zona de Preservação

## Lista de ilustrações

<b>Figura 1.</b> Localização do Cruzeiro - RA XI e a poligonal do CUB no Distrito Federal.....	30
<b>Figura 2.</b> Setores do Cruzeiro (em azul) e adjacentes (2021). .....	31
<b>Figura 3.</b> ARUC - Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro. ....	35
<b>Figura 4.</b> Exemplo de ficha de inventário.....	37
<b>Figura 5.</b> Vila Operária da Pedra. ....	47
<b>Figura 6.</b> Vila Operária Maria Zélia, vista aérea. ....	49
<b>Figura 7.</b> Cortiço Cabeça de Porco. ....	50
<b>Figura 8.</b> Casa geminadas de Brasília construída pela FCP. ....	54
<b>Figura 9.</b> Superquadra 105 Sul construída pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários – IAPI (1960). ....	55
<b>Figura 10.</b> Conjunto Habitacional Humberto de Alencar Castelo Branco construído pelo BNH. ....	57
<b>Figura 11.</b> Projeto Habitacional Pruitt-Igoe.....	59
<b>Figura 12.</b> Conjunto Habitacional Humberto de Alencar Castelo Branco construído pelo BNH. ....	61
<b>Figura 13.</b> Conjunto Residencial Várzea do Carmo. ....	66
<b>Figura 14.</b> Conjunto Residencial Prefeito Mendes de Moraes (Pedregulho).....	67
<b>Figura 15.</b> Conjunto Residencial Passo D'Areia.....	68
<b>Figura 16.</b> Traçado da circulação ordenada de Brasília e sua articulação com os vários setores. ....	70
<b>Figura 17.</b> Traçado da circulação ordenada de Brasília e sua articulação com os vários setores. ....	71
<b>Figura 18.</b> Entrequadra comercial das Superquadra. ....	73
<b>Figura 19.</b> Setor residencial. ....	74
<b>Figura 20.</b> Radburn, New Jersey.....	75
<b>Figura 21.</b> La “Ville Verte”.....	75



<b>Figura 22.</b> Esboço do Plano Piloto de Brasília.....	77
<b>Figura 23.</b> Plano Piloto de Brasília.....	78
<b>Figura 24.</b> Plano definitivo de Brasília.....	79
<b>Figura 25.</b> SQS 108, Marcel Gauterot (1960). ....	81
<b>Figura 26.</b> Áreas de expansão urbana previstas por “Brasília Revisitada”.....	85
<b>Figura 27.</b> Trecho do bilhete de Juscelino Kubitschek ao presidente do IPHAN. ....	90
<b>Figura 28.</b> Níveis de preservação. ....	93
<b>Figura 29.</b> Planta Geral de Urbanismo – URB 89/89. ....	96
<b>Figura 30.</b> ANEXO II - Mapa dos Setores do Entorno do Conjunto Urbanístico de Brasília. .....	101
<b>Figura 31.</b> Praça do Cruzeiro (1955). ....	107
<b>Figura 32.</b> Imagem georreferenciada da região do Cruzeiro em 1964.....	108
<b>Figura 33.</b> Marco sobre a antiga Fazenda Bananal (1955).....	109
<b>Figura 34.</b> Primeira visita do Presidente da República, Juscelino Kubitschek (1956). ...	110
<b>Figura 35.</b> Primeira missa de Brasília (1956).....	111
<b>Figura 36.</b> Construção da Praça do Cruzeiro (1974). ....	112
<b>Figura 37.</b> Inauguração do Memorial JK (1981). ....	113
<b>Figura 38.</b> Praça do Cruzeiro (2021). ....	114
<b>Figura 39.</b> PPB 1/12 (1959).....	115
<b>Figura 40.</b> SRE-S 1/1 (1959). ....	117
<b>Figura 41.</b> SRE-S 22/2 (1966). ....	118
<b>Figura 42.</b> Urbanização do SRES (1966). ....	119
<b>Figura 43.</b> Vista aérea do Cruzeiro Velho (1974).....	121
<b>Figura 44.</b> Clube Unidade de Vizinhança do SRES – Área Especial nº 8 (2021). ....	123
<b>Figura 45.</b> ARUC, no desfile nos anos 1970.....	124
<b>Figura 46.</b> Barracão da ARUC, nos anos 1970. ....	125

<b>Figura 47.</b> ARUC, no desfile nos anos 2000.....	128
<b>Figura 48.</b> Vista aérea da área central do Cruzeiro Velho (1974). ....	131
<b>Figura 49.</b> Data de registro dos parcelamentos do Cruzeiro Velho.....	133
<b>Figura 50.</b> Cédula do Santos Dumont no valor de 10 mil Cruzeiros e com o carimbo do Banco Central para valer 10 cruzeiros na reforma monetária de 1967. ....	134
<b>Figura 51.</b> SHCE PR 1/1 (1966). ....	135
<b>Figura 52.</b> Vista aérea do Cruzeiro Novo (1968).....	137
<b>Figura 53.</b> Data de registro dos parcelamentos do Cruzeiro Novo. ....	138
<b>Figura 54.</b> Processo de ocupação do Cruzeiro e setores adjacentes (1964 – 1986). ....	139
<b>Figura 55.</b> Processo de ocupação do Cruzeiro e setores adjacentes (1997 – 2021). ....	140
<b>Figura 56.</b> Ano de início de implantação dos setores. ....	141
<b>Figura 57.</b> SRI 1 e 2 (2021).....	142
<b>Figura 58.</b> HFA em meados dos anos 1990 ou 2000. ....	143
<b>Figura 59.</b> Octogonal (2021).....	144
<b>Figura 60.</b> Vista aérea de quadra da Octogonal (2019).....	145
<b>Figura 61.</b> Setor Sudoeste (2021).....	146
<b>Figura 62.</b> Obras de drenagem no Cruzeiro Novo (1970).....	148
<b>Figura 63.</b> Chega de abandono, o Cruzeiro é nosso (1985).....	150
<b>Figura 64.</b> RA XI e RA XXII. ....	151
<b>Figura 65.</b> Quadra 407, Cruzeiro Novo. ....	152
<b>Figura 66.</b> Superquadra 308, Asa Sul. ....	153
<b>Figura 67.</b> Delimitação da poligonal do Conjunto Urbanístico de Brasília. ....	155
<b>Figura 68.</b> Correspondência de Ítalo Campofiorito à Jayme Zettel (1992).....	157
<b>Figura 69.</b> Conjunto Urbanístico de Brasília com delimitação das Macroáreas de Proteção A (laranja) e B (azul). ....	158
<b>Figura 70.</b> Conjunto Urbanístico de Brasília com delimitação das Macroáreas de Proteção A e B e respectivas Zonas de Preservação. ....	159

<b>Figura 71.</b> ZP1B e respectivas Áreas de Preservação.....	160
<b>Figura 72.</b> Área de abrangência do PPCUB.....	161
<b>Figura 73.</b> Territórios de Preservação do PPCUB.....	163
<b>Figura 74.</b> Unidades de Preservação (UP) do TP9.....	164
<b>Figura 75.</b> Cabeçalho da PURP 45 com os componentes de preservação e seus respectivos valores.....	165
<b>Figura 76.</b> Cruzeiro antes das grades.....	168
<b>Figura 77.</b> Quadra 707.....	169
<b>Figura 78.</b> Superquadra 208, Asa Sul (2021).....	170
<b>Figura 79.</b> Pilotis no Cruzeiro Novo (1996).....	171
<b>Figura 80.</b> Quadra 301.....	173
<b>Figura 81.</b> Quadra 905.....	175
<b>Figura 82.</b> Quadra 1109.....	176
<b>Figura 83.</b> Quadra 909, Cruzeiro Novo.....	177
<b>Figura 84.</b> Quadra 801, Cruzeiro Novo.....	179
<b>Figura 85.</b> Processo de gradeamento e embates.....	180
<b>Figura 86.</b> Grades e câmeras de segurança 24 horas.....	181
<b>Figura 87.</b> Passeio entre grades.....	182
<b>Figura 88.</b> Quadra 1205.....	183
<b>Figura 89.</b> Ideia geradora da quadra econômica.....	187
<b>Figura 90.</b> Ideia geradora da quadra econômica.....	188
<b>Figura 91.</b> Ideia geradora da quadra econômica.....	189
<b>Figura 92.</b> Croqui dos equipamentos complementares propostos por Lucio Costa: Creche, escola primária, escola secundária, ambulatório, casa de idosos e alpendre de jovens. ..	190
<b>Figura 93.</b> Croqui dos equipamentos complementares propostos por Lucio Costa: cine-auditório e igreja.....	191
<b>Figura 94.</b> Proposta de bloco para as Quadras Econômicas.....	192

<b>Figura 95.</b> Proposta de apartamento.....	194
<b>Figura 96.</b> Cadeia de quadras losangulares.....	195
<b>Figura 97.</b> QELC (2021).....	196
<b>Figura 98.</b> QELC, QE 1.....	197
<b>Figura 99.</b> Sudoeste Econômico (2021). ....	198
<b>Figura 100.</b> Sudoeste Econômico, QRSW Quadra 1.....	198
<b>Figura 101.</b> PR 2/1 (1966).....	200
<b>Figura 102.</b> PR 2/3 (1968).....	203
<b>Figura 103.</b> Mapa de quadras do SHCE conforme PR 2/3 de 1968.....	204
<b>Figura 104.</b> Mapa com o endereçamento das quadras do SHCES atualmente.....	205
<b>Figura 105.</b> Mapa das quadras losangulares padrão. ....	210
<b>Figura 106.</b> PR 5/1 (1968).....	211
<b>Figura 107.</b> PR 10/1 (1968).....	212
<b>Figura 108.</b> PR 8/1 (1968).....	213
<b>Figura 109.</b> Quadra menor, trecho da PR 8/1 (1968).....	213
<b>Figura 110.</b> Mapa das quadras menores. ....	214
<b>Figura 111.</b> Térreo e Subsolo do Comércio Local - CL (1986).....	215
<b>Figura 112.</b> Configuração interna do Comércio Local - CL (1986).....	216
<b>Figura 113.</b> Exemplares de quadras losangulares parciais (1968). ....	217
<b>Figura 114.</b> Mapa das quadras com grandes lotes institucionais. ....	218
<b>Figura 115.</b> Exemplares de grandes lotes institucionais conforme PR 2/3 (1968).....	219
<b>Figura 116.</b> PR 126/1 (1980).....	221
<b>Figura 117.</b> Mapa geral da RA-XI. ....	222
<b>Figura 118.</b> Mapa de loteamento vigente do SHCES.....	224
<b>Figura 119.</b> PR 12/1 (1968).....	227
<b>Figura 120.</b> PR 104/1 (1978).....	227

<b>Figura 121.</b> Via binária que cruza Quadra 505 e o setor. ....	228
<b>Figura 122.</b> PR 31/1 (1968).....	229
<b>Figura 123.</b> PR 111/1 (1978).....	229
<b>Figura 124.</b> PR 23/1 (1968).....	230
<b>Figura 125.</b> Folha 2, PR 145/87 (1987).....	231
<b>Figura 126.</b> URB 022/13 (2013).....	231
<b>Figura 127.</b> Via binária que cruza a Quadra 1205 e o setor.....	231
<b>Figura 128.</b> Trecho PR 126/1 (1978). ....	232
<b>Figura 129.</b> Folha 1, URB 145/87 (1987).....	233
<b>Figura 130.</b> PR 38/1 (1968).....	234
<b>Figura 131.</b> PR 121/1 (1978).....	234
<b>Figura 132.</b> PR 127/1 (1981).....	235
<b>Figura 133.</b> Mapa de projetos de requalificação e regularização em andamento pela SEDUH para o Cruzeiro Novo.....	237
<b>Figura 134.</b> Mapa de localização dos exemplares analisados: Cruzeiro; Sudoeste Econômico, Octogonal e Unidade Vizinhança Superquadras 107/307/108/308. ....	239
<b>Figura 135.</b> Exemplares analisados: Unidade Vizinhança Superquadras 107/307/108/308; Cruzeiro; Octogonal e Sudoeste Econômico.....	240
<b>Figura 136.</b> Isovista, esquema de um grafo de visibilidade.....	242
<b>Figura 137.</b> Superquadra 308.....	244
<b>Figura 138.</b> Mapas de cheios e vazios e de integração visual da Unidade Vizinhança 107/108/307/308 Sul. ....	245
<b>Figura 139.</b> Quadra 105.....	247
<b>Figura 140.</b> Quadra 201.....	247
<b>Figura 141.</b> Avenida das Mangueiras. ....	248
<b>Figura 142.</b> Mapas de cheios e vazios e de integração visual do Cruzeiro. ....	249
<b>Figura 143.</b> Mapa de integração visual do Cruzeiro Novo.....	250

<b>Figura 144.</b> AOS 8. ....	252
<b>Figura 145.</b> Mapas de cheios e vazios e de integração visual da Octogonal. ....	254
<b>Figura 146.</b> QRSW 01.....	256
<b>Figura 147.</b> Mapas de cheios e vazios e de integração visual do Sudoeste Econômico. ....	257
<b>Figura 148.</b> Mapa de lotes vazios e ocupados do Cruzeiro Novo.....	259
<b>Figura 149.</b> A) Quadra de areia na Q 1201 LT 1(Escola Classe); B) Praça na Q 909 PJ 3 e 4; C) Q 605 LT 1 (Jardim de Infância); D) “Parcão” na QD 309 LT 3 (Comércio Local)....	260
<b>Figura 150.</b> Lote vazio e cercado, Quadra 1.311, Lote 02, anteriormente Clube Social, atualmente destinado a Procuradoria, Secretarias de Governo, Fundações e Tribunais, conforme NGB – 17/98.....	261
<b>Figura 151.</b> Entre grades e muros. ....	261
<b>Figura 152.</b> Carros em pilotis. ....	262
<b>Figura 153.</b> Mapa de localização dos seis blocos de Comércio Local do Cruzeiro Novo. ....	263
<b>Figura 154.</b> Mapa de localização do bloco de Comércio Local da Quadra 505.....	264
<b>Figura 155.</b> Mapa de localização do Armarinho a Patota (Quadra 603).....	265
<b>Figura 156.</b> Mapa de localização do bloco de Comércio Local da Quadra 1501.....	266
<b>Figura 157.</b> Mapa de localização do bloco de Comércio Local da Quadra 1205.....	266
<b>Figura 158.</b> Mapa de localização do bloco de Comércio Local da Quadra 411.....	268
<b>Figura 159.</b> Mapa de localização do bloco de Comércio Local da Quadra 811 (Supermercado Veneza).....	268
<b>Figura 160.</b> Mapa de localização da Feira Permanente do Cruzeiro.....	269
<b>Figura 161.</b> Mapa de localização do bloco de Comércio Local da Quadra 913.....	270
<b>Figura 162.</b> Quadra com canteiro arborizado e quadra totalmente asfaltada.....	271
<b>Figura 163.</b> Mapa de localização das três quadras poliesportivas (Quadras 1205 e 1303). ....	272
<b>Figura 164.</b> Mapa de localização do Ginásio do Cruzeiro (Quadra 609). ....	273
<b>Figura 165.</b> Mapa de localização do Estádio do Cruzeiro (Quadra 609).....	273

<b>Figura 166.</b> Mapa do cinturão verde com os pontos citados.....	275
<b>Figura 167.</b> Mapa de localização da Igreja Santa Teresinha (Quadra 601).....	276
<b>Figura 168.</b> Mapa de localização do Centro de Convivência do Idoso (Quadra 807).....	277
<b>Figura 169.</b> Mapa de localização do Centro de Atividades da Quadra 1501.....	278
<b>Figura 170.</b> Terraço Shopping.....	279
<b>Figura 171.</b> Mapa dos eixos viários do Cruzeiro Novo.....	280
<b>Figura 172.</b> Quadra 707.....	281
<b>Figura 173.</b> Obstáculo no passeio.....	281
<b>Figura 174.</b> Plantas de apartamentos do Cruzeiro Novo.....	296
<b>Figura 175.</b> Reforma de fachada.....	297

# Sumário

<b>Introdução</b>	<b>26</b>
Delimitação Temática	27
Justificativa	32
Objetivos gerais e específicos	37
Referencial Teórico	40
Organização dos capítulos	42
<b>O habitar econômico no Brasil</b>	<b>45</b>
Vilas e cortiços	46
A origem da habitação social	51
Carimbos do BNH	55
Redemocratização e políticas habitacionais do início do século XXI	60
<b>O Plano Piloto de Brasília e a questão habitacional</b>	<b>63</b>
Do habitar moderno até Brasília	64
Do concurso ao relatório	68
Brasília Revisitada	80
Quadras econômicas	83
Sobre a preservação da produção moderna	87
O Plano Piloto de Brasília e sua preservação	89
<b>O Cemitério, o Gavião e o Cruzeiro</b>	<b>105</b>
A cruz	106
Setor Residencial Autônomo	114
SRES	115
Projeto urbanístico	117
Os primeiros anos	119
Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro (ARUC)	122
Processo de ocupação do setor	128



---

SHCES	133
Projeto urbanístico	134
Apartamentos funcionais	135
Processo de ocupação do setor	136
SRI, SHCAO e SHCSW	140
Do descaso à autonomia administrativa	147
O “cruzeirense”	151
As normativas de preservação	154
Os pilotis	167
O processo de gradeamento	170
Por trás das grades	181
<b>Do desenho à realidade</b>	<b>185</b>
A intenção	186
O desenho	199
Do quadrado ao losango	238
A realidade	258
<b>Considerações finais</b>	<b>299</b>
<b>Referências bibliográficas</b>	<b>305</b>
<b>Anexo I – Inventário de plantas urbanísticas do Cruzeiro Novo</b>	<b>317</b>



# Introdução

## Delimitação Temática

Esta dissertação tem como objetivo aprofundar o estudo sobre o Cruzeiro Novo de Brasília analisando os fundamentos que deram origem a esse setor habitacional e examinando seu plano urbanístico desde o desenho até sua concretização e apropriação. O estudo explora as características que tornam a capital brasileira singular no contexto mundial, com foco nas questões habitacionais. Acredita-se que, a partir dos dados produzidos, seja possível ampliar o acervo de estudos sobre habitação na capital e contribuir com o debate sobre os atributos urbanísticos do setor.

O Cruzeiro Novo é um setor de natureza residencial coletiva e faz parte da Região Administrativa<sup>1</sup> do Cruzeiro (RA XI), cuja área está inscrita dentro da poligonal que define o Conjunto Urbanístico de Brasília (CUB). A partir do Decreto nº 10.829 de 14 de outubro de

---

1 As regiões administrativas (RAs) correspondem as delimitações físicas que estabelecem a jurisdição da ação governamental para descentralizar a coordenação e a administração dos serviços públicos locais (GONZAGA, 2005). O Distrito Federal passou a ser dividido a partir do que foi determinado na Lei federal nº 4.545, de dezembro de 1964, que dispõe sobre sua reestruturação administrativa. Cada Administração Regional será chefiada por um Administrador Regional, de livre nomeação do governador. A Região Administrativa compreende áreas urbanas, áreas de expansão urbana e áreas rurais. Cidade-satélite era o antigo nome que se dava para as regiões administrativas localizadas no entorno de Brasília. Atualmente o Distrito Federal é dividido em 35 regiões administrativas.

1987, que regulamentou o art. 38 da Lei nº 3.751, de 13 de abril de 1960, o bairro<sup>2</sup> passou a integrar o CUB. Assim, após “Brasília Revisitada”<sup>3</sup> (COSTA, 1987), a preservação tornou-se um elemento fundamental nas discussões sobre o território urbano do Plano Piloto. Desse modo, essa condição passou a não ser exclusiva às Superquadras de Brasília, recaindo também sobre outros setores residenciais circunvizinhos.

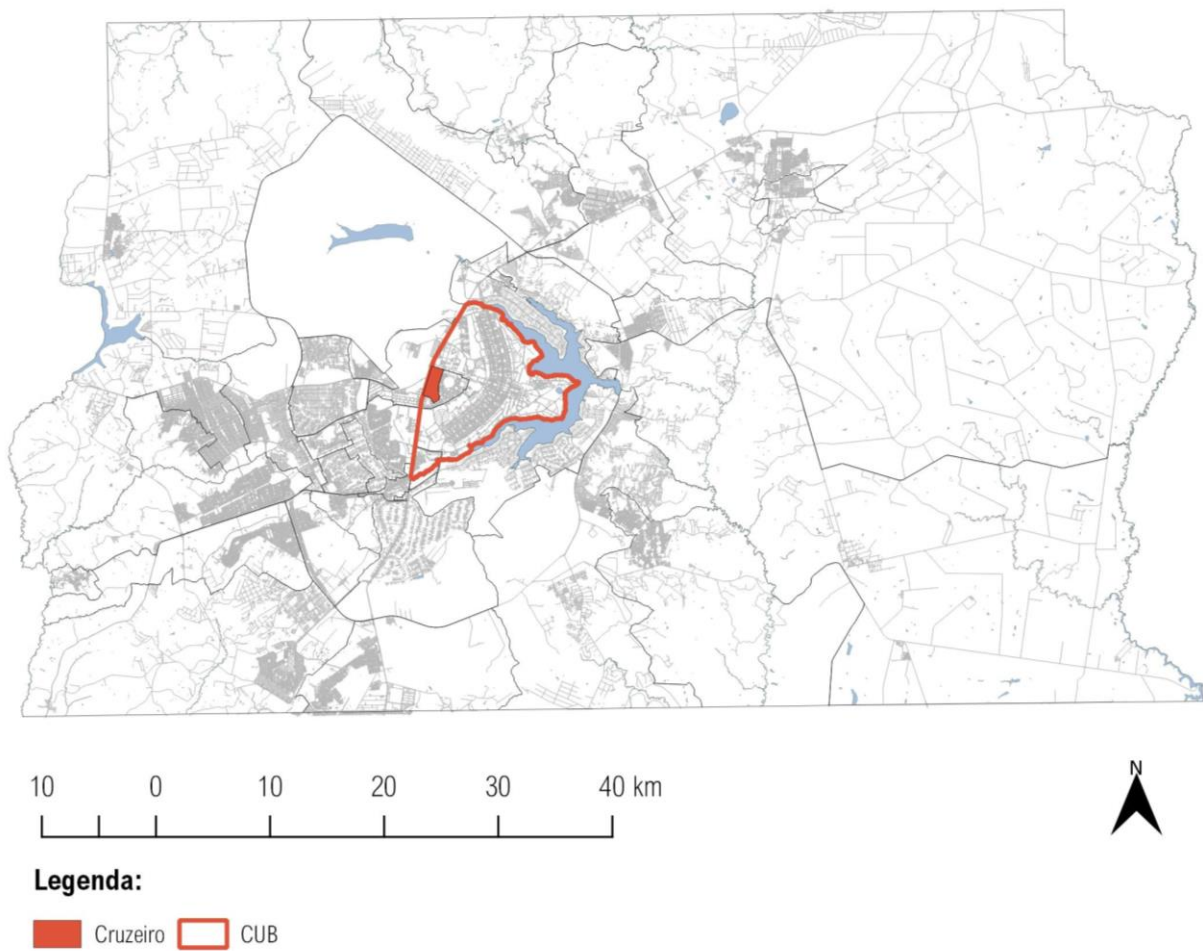
O Cruzeiro é a décima primeira Região Administrativa do Distrito Federal (RA XI) (Figura 1). Com uma área de 319,12 hectares, o bairro é limitado ao norte pelo Eixo Monumental, ao sul pelas Áreas Octogonais, a leste pela Avenida das Jaqueiras, margeada pelas quadras residenciais do Sudoeste “Econômico” e a oeste pela Estrada Parque Indústria e Abastecimento – EPIA, ou DF-003. A região é constituída de quatro setores: Setor Residencial

---

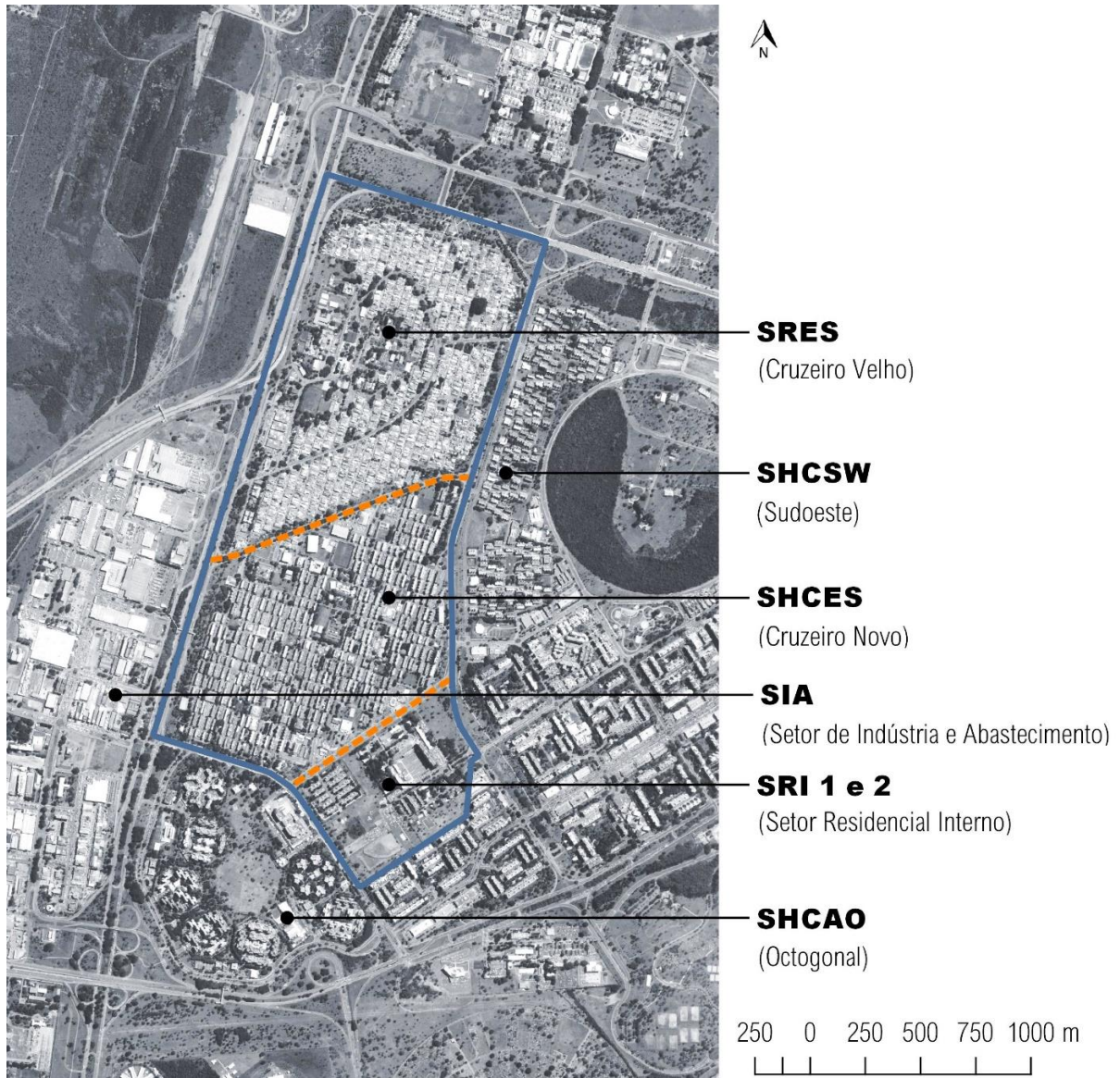
2 Nesta dissertação considera-se o conceito de bairro aplicado ao Cruzeiro fundamentado por Beatrice Arruda Eller Gonzaga em sua dissertação “O Planejamento Urbano e a Cidade Real: Um olhar sobre o Cruzeiro – DF”, de 2005. De modo geral, agregam-se as ideias de bairro de Lucio Costa e o conceito trabalhado por Carlos Nelson F. dos Santos (1988) em seu livro “A cidade como um jogo de cartas”, de 1988. Para Santos (1988), o conceito de bairro se aproxima ao de vizinhança. Os bairros seriam “pedaços da realidade social” que detêm uma identidade própria e distinta reconhecida por moradores de outros bairros, além de seus próprios. O bairro corresponde a certa parcela da cidade que demanda na sua caracterização um fator subjetivo – de espaço vivido, de reconhecimento, de pertencimento e de um sentido coletivo – e um fator objetivo – com individualidades formais, espaciais, históricas de constituição. Dessa forma, a formação de um bairro envolveria aspectos físicos e sociais. A ideia de Lucio Costa para bairro coincide com o conceito de Santos (1988) onde este território possuiria delimitação física definida, além de contar com equipamentos comunitários de uso dos próprios moradores do bairro, sem grandes deslocamentos (GONZAGA, 2005). Contudo, Costa relacionava o bairro à Unidade Vizinhança (UV), conjunto residencial formado por quatro Superquadras. Ainda assim, o ideário de UV de Lucio Costa seria aplicado nos setores residenciais do Cruzeiro Velho e Novo, mesmo sob uma estrutura única e diferenciada da reproduzida ao longo do Eixo Rodoviário-Residencial. De acordo com Gonzaga (2005), as ideias de cidade-satélite e Região Administrativa se relacionam ao mesmo tempo com a estrutura de cidade e de bairro.

3 Brasília Revisitada 1985/1987 é o texto de recomendações de Lucio Costa que constitui, junto à respectiva planta em escala 1/25.000, os anexos I e II do Decreto nº 10.829, de 14 de outubro de 1987, o qual se refere à preservação da concepção urbanística de Brasília. O texto expressa as proposições do arquiteto para complementação, preservação, adensamento e expansão urbana do Plano Piloto de Brasília cerca de 25 anos após sua inauguração. A realidade físico-territorial do Plano Piloto de Brasília passa a ser entendida conforme as delimitações deste texto (DISTRITO FEDERAL, 1987).

Econômico Sul – SRES (Cruzeiro Velho), Setor de Habitações Econômicas Sul – SHCES (Cruzeiro Novo) e os Setores Residenciais Internos 1 e 2 (SRI 1 e 2), destinados a habitações coletivas militares (Figura 2). A Região Administrativa do Cruzeiro encontra-se dentro da Poligonal de tombamento do Plano Piloto e desde 1992 é considerada Patrimônio Histórico e Artístico da Humanidade, conforme prevê o Decreto-Lei nº 25 de 30/11/87 e a Portaria nº 314 de 08/10/92 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).



**Figura 1.** Localização do Cruzeiro - RA XI e a poligonal do CUB no Distrito Federal.  
 Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.



**Figura 2.** Setores do Cruzeiro (em azul) e adjacentes (2021).  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

O Setor de Residências Econômicas Sul – SRES, atualmente conhecido como Cruzeiro Velho, foi concebido posteriormente ao Relatório do Plano Piloto de Brasília. Diante da adaptação do projeto original, a região surgiu como um “setor residencial autônomo” (GONZAGA, 2006), o qual abrigaria os operários empregados no Setores de Indústrias e Abastecimento (SIA), contíguo à estação ferroviária. O primeiro projeto urbanístico para o setor foi aprovado em 28 de dezembro de 1959.

Além do SRES, Lucio Costa também participou da elaboração do núcleo habitacional vizinho, o Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul (SHCES) – Cruzeiro Novo, cujo parcelamento foi registrado em 1967 no governo de Hélio Prates da Silveira. Esse novo setor se constituiu como um conjunto de blocos de residências econômicas de quatro pavimentos sobre pilotis implantados em quadras “losangulares”. Pela Lei nº 49, de 25 de outubro de 1989, o Cruzeiro não seria mais parte integrante da Região Administrativa I – Brasília (atualmente é RA I – Plano Piloto) e tornou-se uma RA independente (RA XI – Cruzeiro). A configuração territorial atual foi definida em 6 de maio de 2003 pela Lei nº 3.153/2003 após o desmembramento dos Setores Sudoeste/Octogonal.

Desde 1987, o Plano Piloto de Brasília está inscrito na Lista do Patrimônio Mundial da Humanidade da UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. O Decreto nº 10.829/1987 foi o grande responsável por subsidiar sua inscrição. Posteriormente, em 1992, o mesmo decreto contribuiu para a emissão da Portaria Federal nº 314 relativa ao seu tombamento. Assim sendo, o Cruzeiro, como bairro integrante do conjunto urbanístico da capital, também é reconhecido como patrimônio.

## **Justificativa**

Mesmo inserido no Plano Piloto de Brasília, as potencialidades de estudos sobre o Cruzeiro Novo, e a Região Administrativa do Cruzeiro como um todo, foram pouco exploradas. Observa-se por parte dos pesquisadores e acadêmicos maior interesse nas discussões sobre as questões arquitetônicas e urbanísticas dos setores centrais do plano original de Lucio Costa. Nessa condição, os estudos relativos ao Cruzeiro são limitados em citações periféricas e complementares em pesquisas maiores sobre a capital. Diante disso, a dissertação visa contribuir com a produção de investigações que se dediquem e que se debrucem especificamente sobre o Cruzeiro Novo, sua trajetória e seu desenho urbano.

Buscou-se estudar o desenvolvimento urbanístico do Cruzeiro Novo partindo de sua concepção em 1966, passando por suas alterações e complementações de projeto até sua



condição em 2024. Revisitar a memória urbana do setor traz a possibilidade de identificarmos os motivos e consequências das mudanças do espaço. Enxerga-se como possibilidade os vislumbres das influências do projeto para Brasília e suas adequações a um outro cenário nem um pouco distante. Indo um pouco além da condição de projeto, este estudo partiu para a leitura dessas mudanças sobre os aspectos de preservação do patrimônio urbanístico da capital. Foi necessário um olhar crítico sobre essa parte integrante e o tratamento dado a ela pelo poder público e pela comunidade.

O estudo também se debruça sobre os aspectos da habitação econômica coletiva no Brasil durante o decorrer do século XX. Entender a origem das produções residenciais econômicas no país tem a função de identificar fundamentos antepassados que permanecem na concepção do setor habitacional, assim como de perceber as ideias que ainda persistem nos empreendimentos atuais. Um olhar sobre a habitação econômica brasileira é fundamental para compreender a evolução das cidades e os padrões de moradia ao longo do tempo. No contexto do Cruzeiro Novo, essa análise ganha relevância, pois revela as escolhas de projeto e suas implicações na vida cotidiana dos moradores. Desde as alcovas até os cortiços, passando pelas vilas e conjuntos habitacionais, cada tipologia traz consigo uma história e uma lógica de ocupação que reflete questões urbanas, sociais, econômicas e culturais. Ao observarmos o Cruzeiro Novo, podemos identificar semelhanças, mesmo que sejam aplicadas em contextos distintos. Além disso, as consequências dessas escolhas reverberam ao longo dos anos, moldando o uso do bairro por seus habitantes. Em síntese, este estudo nos permite compreender os valores e as necessidades da sociedade que conceberam estas habitações.

Ademais, é essencial destacar o reflexo dos princípios do habitar moderno sobre o Cruzeiro Novo. Estudar a habitação moderna justifica-se por sua relevância histórica e seu impacto na configuração urbana. Além disso, nos permite investigar como os paradigmas da vanguarda influenciaram na ocupação e apropriação do bairro pelos moradores.

Do seu acervo de teses e dissertações, a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília detém apenas um estudo dedicado ao Cruzeiro. Foi realizado em 2005 pela dissertação intitulada “O planejamento urbano e a cidade real: um olhar sobre o Cruzeiro – DF”, de Beatrice Arruda Eller Gonzaga, realizada durante seu mestrado no Programa de Pós-Graduação da FAU. Foi a primeira e, até o momento, única pesquisa que põe luz a este território. Assim, enxerga-se como fundamental a necessidade de desenvolvimento de novas pesquisas para a área. Em termos temáticos, este estudo

contempla a unicidade de sua existência pelo recorte espacial aplicado e pela abordagem de preservação face aos significados patrimoniais da capital em cuja bibliografia ainda não foi empregada uma análise sistemática do Cruzeiro Novo.

A pesquisa dedicou-se à consulta a acervos documentais e de imagens. Diante disso, o desenvolvimento do estudo se baseou na coleta de arquivos, documentos, plantas e fotografias que deram suporte às reflexões ao longo da pesquisa, além de colaborarem com dados de conteúdo informativo e elucidativo.

A coleta dos dados foi realizada através do acesso às plantas originais e outros arquivos relacionados aos blocos residenciais do Cruzeiro Novo, o que ocorreu através da concessão adquirida junto ao Núcleo de Atendimento, Protocolo e Arquivo da Administração Regional do Cruzeiro após a protocolização da solicitação. Além disso, a Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro (ARUC) possui uma grande galeria de imagens que remontam à memória histórica do setor. Sob coordenação de Rafael Fernandes e Hélio Tremendani, o projeto “Memória do Cruzeiro” cataloga, digitaliza e divulga fotos e jornais históricos relacionados ao bairro. O acervo fotográfico do ArPDF também se apresentou como fonte de coleta neste estudo com imagens que remetem à construção do bairro.<sup>4</sup>

---

4 O banco de imagens sobre o Cruzeiro Novo, formado a partir dos acervos da ARUC, ArPDF, além das fotografias elaboradas pelo autor, podem ser acessadas em: [https://drive.google.com/drive/folders/1fb0vG6LnlDWXbZ-b5EyQB\\_Gwr1HYOBjv?usp=share\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/1fb0vG6LnlDWXbZ-b5EyQB_Gwr1HYOBjv?usp=share_link).



**Figura 3.** ARUC - Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro.

Fonte: ARUC (2022) – Editado pelo autor.

Disponível em: <https://lh3.googleusercontent.com/p/AF1QipOgtBdLxm3AYOE9fntfGCFIui8eYd1KXdAgzga--s1360-w1360-h1020>.

Acesso em: 23 abr. 2024.

Além disso, graças ao acervo online de documentos urbanísticos do Sistema de Documentação Urbanística e Cartográfica (Sisduc) da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH) do Distrito Federal, foi possível a produção do inventário de plantas urbanísticas do Cruzeiro Novo (Anexo I). O inventário nos permite acompanhar as mudanças de projetos através das plantas gerais do setor e de suas diversas plantas parciais, todas organizadas cronologicamente no intervalo de 1966 até 2013. O Sisduc<sup>5</sup> concede acesso público e uso de imagens de plantas gerais, memoriais descritivos e planos diretores.

O inventário é constituído por um conjunto de 77 fichas para cada planta urbanística referente ao Cruzeiro Novo. Cada ficha é intitulada com o ano do projeto e o número da planta, e conta

---

5 Para ter acesso ao Sistema de Documentação Urbanística e Cartográfica (Sisduc), basta acessar o site: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/>.

com informações do carimbo, como nome do projeto (por exemplo, Setor de habitações Coletivas Econômicas e Estrada Parque Indústria e Abastecimento), tipo de planta (localização, geral ou parcial), identificação da planta (por exemplo, ID B-732), escala de desenho, data ou ano de projeto, condição de aprovação e registro, localização de projeto, órgão de autoria, departamento ou seção de projeto e desenhista. As plantas urbanísticas também contam com anotações e observações que foram transcritas para as fichas. Essas anotações, de modo geral, contam com informações complementares ao projeto, de aprovação e de alteração.

A partir das plantas urbanísticas, esta dissertação se aproveitou de uma abordagem cartográfica para a análise das representações. O estudo cartográfico inspira a atividade de decodificar e traduzir as intenções expostas no desenho. Cada planta apresenta um contexto com informações específicas. As representações tratadas nesta pesquisa são analisadas de acordo com a temporalidade a qual foi inserida, os personagens envolvidos, os motivos que as conduziram e a realidade associada. O trabalho interpreta os padrões aplicados no desenho urbano do Cruzeiro Novo e compara às alterações e complementações do projeto ao longo do tempo.

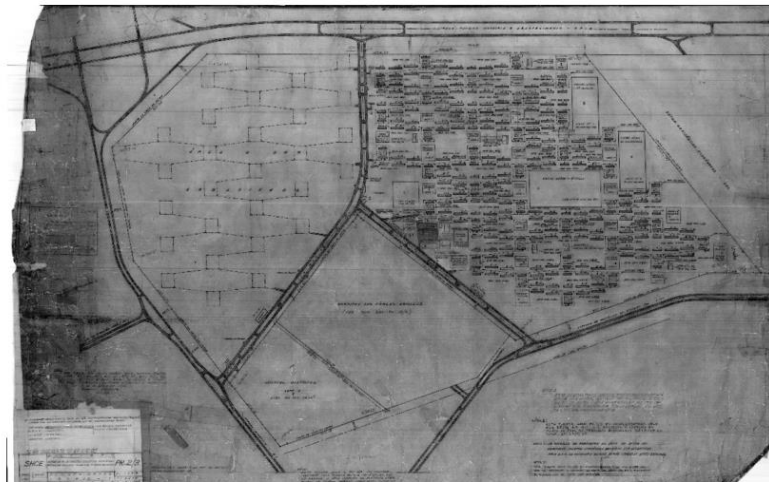
Vinculado à área de concentração de Teoria, História e Crítica do Programa de Pós-Graduação da FAU/UnB, esta dissertação visa colaborar para a expansão do debate sobre o urbanismo proposto para habitações coletivas econômicas em Brasília ao analisar implicações da forma urbana e das intervenções arquitetônicas sobre a cidade. Dessa forma, assim como proposto pela área de concentração, prevalece um recorte regional em Brasília e uma análise em perspectiva diacrônica.

A temática proposta também se insere dentro da linha de pesquisa de Arquitetura, Cidade e Território. A pesquisa buscou estudar e pesquisar os processos históricos e as bases teóricas da produção, transformação e apropriação do espaço urbano, considerando as dimensões morfológicas e socioculturais, além dos problemas além dos problemas vinculados a esses processos. Pelo caráter multifocal do estudo, a pesquisa se entrelaça também com a linha de pesquisa de Patrimônio e Preservação ao apresentar uma abordagem teórica, crítica e historiográfica sobre a preservação e conservação do patrimônio cultural urbano e arquitetônico do Cruzeiro Novo e considera as repercussões recentes dos processos de intervenção no bairro.

Desse modo, a pesquisa traz à Universidade um estudo sobre uma área ainda pouco

explorada e que detém notável possibilidade de contribuição em discussões sobre o Plano Piloto de Brasília, sua forma urbana e sua relação com a habitação econômica.

1968 – PR - 2/3



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
PLANTA GERAL – FOLHAS 1

ID: B – 1.433

ESCALA: 1/ 2500

DATA/ANO: 02/08/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: PDF – SVO – COAU – AU

ANOTAÇÕES:

OBS.: ESTA PLANTA ESTÁ COMPLEMENTADA PELAS SHC/AO PR: 1/1; 2/1; 3/1; 4/1; 5/1; 6/1; 7/1; 8/1; 9/1; 10/1; 11/1; 2. ÁREAS OCTOGONAIS, CONFORME DETERMINA O DECRETO Nº 2705 DE 12 DE SETEMBRO DE 1974. BRASÍLIA, 27/09/71. SD/DU.

APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO DF.

NOTA: ESTA PLANTA SHCE-S PR – 2/3, FOI COMPLEMENTADA PELA PLANTA SHCE-S PR – 133/1, NO QUE SE REFERE A NOVA LOCAÇÃO DOTEERMINAL RODOVIÁRIO DE ÔNIBUS URBANO, CONFORME PROCESSO Nº 012.2/4/80, EM 12/06/84.

NOTA 1: ESTA PLANTA SHCE PR 2/3 FOI COMPLEMENTADA PELO MDE 28/86 NO QUE DIZ RESPEITO A LOCAÇÃO DO PONTO DE TAXI DO TERMINAL RODOVIÁRIO DO CRUZEIRO NOVO. EM 27/8/87.

NOTA 2: AS MEDIDAS DO PRÍMETRO DA ÁREA DO SETOR DE HABITAÇÃO COLETIVA ECONÔMICA DEVERÃO SER LEVANTADAS PELO D.E.C. DA NOVACAP E DEPOIS SERÃO LANÇADAS NESTE ORIGINAL.

NOTA 3: ESTA PLANTA SHCE PR – 2/3 FOI COMPLEMETADA PELO MDE 02/88 NO QUE DIZ RESPEITOA LOCAÇÃO DO PONTO DE TAXI NA EPIA EM FRENTE A QUADRA 205 DO SHCE. EM 12/01/88.

NOTA 4: ESTA PLANTA SHCE PR 2/3, FOI COMPLEMENTADA PELA URB 60/88, NP QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DE ÁREA PARA SUBSTAÇÃO DA CEB NA QUADRA 601, CONFORME SOLICITAÇÃO DO PROCESSO Nº 0003.801/88.0,

**Figura 4.** Exemplo de ficha de inventário.

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

## Objetivos gerais e específicos

O objetivo geral desta dissertação é estudar o Cruzeiro Novo a partir de seu desenho urbano e os pensamentos que lhe deram origem. Mesmo surgindo como setor habitacional planejado sobre os fundamentos de Brasília, ele acabou se desviando dos resultados esperados para um ente integrante desse conjunto. A transformação do bairro em si envolveu mudanças

desde o projeto à construção até sua finalização. As demais modificações ao longo dos anos envolveram reformas, cercamentos e privatização dos pilotis e áreas públicas.

Como morador do setor e como arquiteto, o interesse em descobrir os processos que envolvem seu surgimento sempre esteve presente, o que me conduziu a inúmeros questionamentos, tais como: Quem foram os principais responsáveis pelo projeto? Quais eram as intenções iniciais da proposta original do projeto? Como se deu o processo de cercamento e gradeamento dos pilotis dos blocos residenciais? Qual é sua relevância e importância para o CUB? Essas e muitas outras perguntas foram feitas, mas, diante da pouca produção sobre o território, poucas delas foram suficientemente respondidas.

Por um pouco mais de 50 anos de existência, o Cruzeiro Novo está integrado ao contexto heterogêneo da proposta do Plano Piloto de Brasília, diferenciando-se formalmente do desenho proposto para as Superquadras, cuja destinação se insere como projeto de habitação coletiva para a capital.

Definido originalmente no Relatório do Plano Piloto, algumas características fundamentais do modelo de habitar, que primordialmente moldaram as superquadras habitacionais ao longo do Eixo-Rodoviário, foram aplicadas na proposta do Cruzeiro Novo. Contudo, o que se percebeu foi a flexibilização dos fundamentos para a adaptação em outro desenho urbano,

diferente do quadrilátero da Unidade Vizinhança<sup>6</sup>. A princípio, tentar-se-ia seguir os mesmos princípios das Superquadras: pilotis livres, interior de quadra comum aos moradores e protegida do tráfego de veículos e vegetação abundante. Porém, no decorrer do processo de desenvolvimento do território, essas intenções não foram bem empregadas e absorvidas pelo setor.

Diante disso, ao decorrer décadas de transformação, o Cruzeiro Novo se desenvolveu urbanisticamente com o objetivo de destinar moradias econômicas aos servidores e empregados públicos de baixo escalão. Dessa maneira, a pesquisa buscou explorar as mudanças que o setor sofreu ao longo de sua trajetória de formação desde seu projeto até sua consolidação.

Pode-se pontuar os seguintes objetivos específicos:

- Compreender os aspectos fundamentais do habitar no contexto do Plano Piloto de Brasília no qual o setor está inserido;
- Abordar a trajetória da habitação econômica no Brasil durante o século XX e reconhecer as influências dos empreendimentos na produção residencial da capital;
- Entender o ideário modernista para as questões habitacionais e identificar seu reflexo na concepção do Cruzeiro Novo;

---

6 O conceito de Unidade Vizinhança (UV) tem base nas concepções do arquiteto e urbanista Clarence Arthur Perry para o Plano Regional de Nova York, de 1923. Em suma, a UV define-se como uma área residencial que faz parte de um conjunto maior, possuindo certa autonomia e uma relativa autossuficiência em relação à oferta de determinados serviços, tanto públicos quanto privados. Em sua proposta de implantação, os equipamentos de uso coletivo, como escolas, parques e espaços de recreação seriam estrategicamente posicionados possibilitando a junção com vias de tráfego e com contiguidade a outros comércios locais. O dimensionamento territorial da Unidade de Vizinhança seria baseado na proximidade das escolas. O objetivo era facilitar a circulação interna dos habitantes na UV, mantendo uma distância adequada entre moradias e equipamentos educacionais. Além disso, a partir da configuração dos espaços, buscar-se-ia a preservação dos valores sociais locais afetados pelas mudanças urbanas decorrentes do desenvolvimento industrial e do crescimento populacional (REIS *et al.*, 2015).

- Situar e caracterizar o Cruzeiro como um todo com base nos processos históricos de sua constituição;
- Analisar o desempenho morfológico do Cruzeiro Novo e observar a existência de elementos entre a estrutura urbana e a apropriação social do espaço da cidade;
- Comparar morfológicamente o setor com outros três exemplares urbanos destinados à habitação coletiva inseridos dentro da poligonal do CUB (Sudoeste Econômico, Octogonal e Unidade Vizinhança das Superquadras 107/307/108/308); e
- Analisar o projeto urbanístico do Cruzeiro Novo e discorrer sobre sua transposição à realidade.

## Referencial Teórico

Primeiramente, são abordados os aspectos teóricos históricos relacionados à origem da capital, explorando a constituição do seu plano urbanístico. Como exemplo, temos o Relatório do Plano Piloto (IPHAN, 2018a) e Brasília Revisitada (COSTA, 1987). Além disso, temos “Brasília 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto” (LIMA; COSTA, 1985), trabalho desenvolvido pela TERRACAP sob coordenação do próprio Lucio Costa, e sobre a cartografia da capital, a dissertação “Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964” (LEITÃO, 2003), que possui os desenhos e informações iniciais da implantação da cidade.

Buscando trazer as bases que fundamentaram a questão da habitação no Plano Piloto, outros textos são trabalhados. O livro “Registro de uma vivência”, por Lucio Costa (2018), corrobora para uma aproximação da visão do próprio arquiteto sobre a sua obra. Indo além disso, o texto traz informações do seu entendimento sobre habitação popular e sua proposta modelo de Quadras Econômicas. Trazer “A Carta de Atenas” de Le Corbusier (1993) ampara a reflexão sobre o aspecto do morar e do Urbanismo Funcionalista do Movimento Moderno que influenciou na concepção da capital. Ademais, destacamos os trabalhos acadêmicos “Superquadra: Pensamento e Prática Urbanística” (MACHADO, 2007), “Frente ou fundo? A inserção da casa unifamiliar na escala residencial do Plano Piloto de Brasília” (MEIRA, 2013) e o texto desenvolvido pelo Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Distrito Federal “Superquadra de Brasília: preservando um lugar de viver” (REIS et al., 2015).

Referente às feições históricas do Cruzeiro Novo, duas dissertações se destacam como referência. Primeiramente, temos o trabalho de Claudelis Duarte de Sousa – “Enredos de carnaval, enredos de identidades: histórias e memórias de integrantes da Escola de Samba



da ARUC – Cruzeiro [DF] (1974 – 2005)” (SOUSA, 2006) –, que trata sobre o nascimento do bairro concomitante à escola de samba. Ademais, temos a pesquisa de Beatrice Arruda Eller Gonzaga, principal fonte de referência histórica do Cruzeiro deste trabalho, realizada durante seu mestrado no Programa de Pós-Graduação da FAU e intitulada: O planejamento urbano e a cidade real: um olhar sobre o Cruzeiro – DF (GONZAGA, 2005).

Dispomos também de outras referências, como “Cidades-satélites de Brasília”, de Adirson Vasconcelos (1988), e “As Regiões Administrativas do Distrito Federal de 1960 a 2011”, de Graciete Guerra da Costa (2011). Destaca-se igualmente a produção de Rafael Fernandes de Souza (2010), historiador e residente, intitulada “Cruzeiro: Retratos de sua história (1959-2009)”, onde o autor discorre sobre a origem e o desenvolvimento do bairro. Entidades como Administração Regional do Cruzeiro, Instituto ARUC e o Arquivo Público do Distrito Federal também dispõem de materiais de consulta e investigação. A dissertação “Apartamentos funcionais em Brasília: os blocos residenciais militares” de Gabriela Pazzini Mueller (2019) similarmente entra como base de estudo. Em relação aos dados estatísticos utilizados nesta dissertação, consideramos a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) 2021 desenvolvida pelo Codeplan (atual IPEDF) para o Cruzeiro, Sudoeste/Octogonal, Plano Piloto e Distrito Federal.

Em relação ao referencial teórico sobre habitação econômica no Brasil, três produções se destacaram: “Entre a moral e a política: a habitação econômica no Rio de Janeiro”, de Thomas Jacques Cortado (2019), artigo que aborda mais a fundo a conceitualização do termo “econômico” aplicado à habitação; “Análise tipológica da produção de habitação econômica no Brasil (1930-1964)”, de Ana Paula Koury, Nabil Bonduki e Sálua Kairuz Manoel (2003), artigo que estuda os empreendimentos habitacionais produzidos pelo poder público no Brasil de 1930 a 1964; e “Os pioneiros da habitação social: Cem anos de política pública no Brasil - Volume 1” de Nabil Bonduki (2014), um dos principais livros de referência para esta pesquisa, que dá um panorama histórico sobre a produção habitacional econômica, social e popular do Brasil durante o século XX. Além disso, ainda relacionado ao habitar econômico, são estudados os paradigmas modernistas aplicados sobre esta produção através dos textos “Brasil: arquiteturas após 1950” (BASTOS; ZEIN, 2010) e “Arquitetura contemporânea no Brasil” (BRUAND, 1981).

Dentro do debate sobre o gradeamento e insegurança no bairro, destaca-se o livro de Teresa Pires do Rio Caldeira “Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo” (CALDEIRA, 2003). Sobre o processo de gradeamento do Cruzeiro Novo, o relato foi baseado

na apresentação “Conjunto Urbanístico de Brasília: Resumo do Processo de Gradeamento dos Edifícios do Cruzeiro” (IPHAN, 2018b) e no trabalho do PPCUB “Sumários executivos dos estudos técnicos” (SEDUH, 2023a). Em relação às questões de preservação do Cruzeiro Novo, foram adotadas referências normativas em relação ao tratamento do Conjunto Urbanístico de Brasília. Dentre elas enfatizamos as Portarias nº 314/92 e nº 166/16 produzidas pelo IPHAN e a Proposta de Minuta de Projeto de Lei Complementar do PPCUB e seus estudos desenvolvidos, como a Memória Técnica (SEDUH, 2023b) e a Planilha de Parâmetros Urbanísticos e de Preservação 45 (PURP 45) (SEDUH, 2023c).

Para realizar a comparação entre o setor e outros núcleos urbanos escolhidos, a sintaxe espacial se revela como uma ferramenta fundamental para embasar de forma mais objetiva a análise de sua condição morfológica. O estudo foi conduzido a partir da interpretação da organização social e da estrutura espacial do bairro, considerando critérios de movimento e visibilidade, que são abordagens utilizadas na análise socioespacial através da Teoria da Lógica Social do Espaço, formulada por Bill Hillier e Julienne Hanson. Contribuições de especialistas nos estudos urbanos como Medeiros (2013) e Holanda (2001; 2002; 2010) servem como base analítica para a interpretação destas características. Além disso, o livro “Ensaio sobre o desempenho morfológico dos lugares” escrito por Gunter Kohlsdorf e Maria Elaine Kohlsdorf (2017) é uma obra relevante para o estudo sob a perspectiva das dimensões morfológicas, especialmente a copresencial. Ademais, para análise de integração visual através da interpretação dos mapas (ou grafos) de visibilidades (ou mapas VGA), o estudo foi orientado pelo conceito de isovistas adaptado por Turner et al. (2001) junto ao seu potencial de interpretação social desenvolvido por Hillier e Hanson (1984).

## **Organização dos capítulos**

O capítulo “**O habitar econômico no Brasil**” inicia a pesquisa, com foco na evolução da moradia econômica coletiva no Brasil ao longo do século XX. A trajetória da habitação está organizada de forma cronológica de acordo com períodos importantes da história sociopolítica brasileira que refletiram no modo de produzir o morar coletivo. A partir do estudo sobre os empreendimentos e políticas residenciais desenvolvidas durante os últimos cem anos no Brasil, busca-se identificar os aspectos que influenciaram, e ainda influenciam, os projetos habitacionais.

Já o capítulo “**O Plano Piloto de Brasília e a questão habitacional**” foca os aspectos do morar no Plano Piloto de Brasília. O objetivo deste capítulo é identificar as características comuns e

divergentes entre a concepção do morar entre o Plano Piloto e o Cruzeiro Novo. O capítulo se apoia nos relatórios e documentos que discorrem sobre as origens da capital. O intuito é identificar, de modo geral, os princípios ordenadores da capital que estão intimamente relacionados a sua função residencial. Destaca-se a importância de compreender os aspectos fundamentais da habitação neste local que estão intrínsecos ao conceito relacionado às Superquadras e Unidade Vizinhança aplicado no Plano Piloto. A trajetória de patrimonialização do Plano Piloto e medidas de preservação são remontadas com base na cronologia dos acontecimentos. Objetiva-se, assim, compreender os significados relacionados ao Conjunto Urbanístico de Brasília e o habitar neste território.

No capítulo **“O Cemitério, o Gavião e o Cruzeiro: do surgimento à consolidação do bairro”** se dá a caracterização do Cruzeiro e seu setor de habitações coletivas, o Cruzeiro Novo. Visa-se apresentar a história da RA, remontando os períodos progressos e posteriores à construção da nova capital. O trabalho abordou os aspectos históricos da constituição física e sociocultural do bairro, avançando sobre seu desenvolvimento até o presente momento. O Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul, ou simplesmente Cruzeiro Novo, recebe destaque na abordagem com a indicação das organizações públicas e privadas responsáveis pela edificação do bairro. Ademais, a seção trata sobre o Cruzeiro Novo e sua relação com os componentes de preservação do CUB. Em termos mais específicos, trata do problema das intervenções urbanísticas pelo gradeamento de pilotis e ocupação de área pública.

O capítulo **“Do desenho à realidade”** apresenta uma análise sobre as plantas urbanísticas do Cruzeiro Novo. São observados aspectos sobre a organização espacial, a ocupação do solo, os equipamentos urbanos, o sistema viário e a diversidade arquitetônica dos blocos residenciais. A partir da leitura das plantas e suas alterações ao longo das décadas, também são confrontadas a idealização do habitar e a realidade atual do setor avaliando o grau de desvinculação entre os dois extremos. Além disso, o estudo engloba uma leitura configuracional do Cruzeiro Novo. A partir do entendimento dimensional desenvolvido por Kohlsdorf e Kohlsdorf (2004; 2017), selecionou-se a dimensão copresencial como perspectiva para a análise comparada dos quatro exemplares: Unidade Vizinhança 107/108/307/308, Cruzeiro Novo, Octogonal e Sudoeste Econômico. O estudo se interessa em explorar a forma urbana do Cruzeiro e analisá-lo em perspectiva comparada com outros setores habitacionais coletivos inscritos no CUB a fim de entender sua unicidade e avaliar seu desempenho.

No **“Capítulo 5: Considerações finais”**, última seção da dissertação, são apresentadas as

considerações finais do estudo, a partir do qual estão tecidas reflexões a respeito das características urbanas únicas do setor. Como resolução final, pretende-se indicar quais aspectos do ideário proposto para a Cruzeiro Novo ainda estão presentes. A resolução desta pesquisa tem o valor de contribuir com os estudos sobre o habitar econômico proposto para a capital.



# O habitar econômico no Brasil

Fonte: ARPDF (2023).

## Vilas e cortiços

Na concepção dos setores do Plano Piloto de Brasília, o Cruzeiro, de modo geral, surge como proposta residencial para alocação de casas, e, posteriormente, apartamentos destinados a faixas econômicas mais baixas e de construção menos onerosas. Diante disso, o sobrenome “Econômico” dos setores formadores do Cruzeiro traz em si um histórico de aplicação no contexto da política habitacional brasileira do século XX.

Mesmo antes da Segunda Guerra Mundial, a habitação econômica se estabeleceu como modelo intervencionista de higienização do habitat popular brasileiro e teve importância no processo de governamentalização da casa no país (CORTADO, 2019).

No século XIX, conforme Cortado (2019), o intervencionismo no campo da habitação foi pautado de acordo com a normatização das construções, conforme os preceitos da higiene, da beleza e da comodidade. A princípio, a atenção dos higienistas no Brasil voltara-se, em particular, contra as “alcovas”, que seriam dormitórios sem janelas localizadas no centro das residências tradicionais da arquitetura colonial. O intervencionismo governamental chegaria ao seu ápice no final do século, mais especificamente em 15 de setembro de 1892, quando foi promulgado um regulamento sobre construção e reconstrução de prédios. Trata-se de uma versão mais antiga dos atuais “Códigos de Obras”. Ela foi uma tentativa do governo para tornar mais eficiente a produção de habitações higiênicas pelos agentes privados e baratear seus custos de construção.

Segundo Bonduki (2014), durante toda a Primeira República (1889-1930), o país enfrentou um intenso processo de urbanização que acabou exigindo novas formas de habitação para os trabalhadores migrantes. Os alojamentos coletivos, como cortiços e vilas operárias, destacaram-se como alternativas.

A intervenção do Estado na oferta de moradia foi praticamente inexistente, limitando-se, em 1905, ao projeto do prefeito Pereira Passos durante as reformas do centro do Rio de Janeiro. Essa remodelação da cidade garantia aos proprietários e locadores uma maior flexibilidade em relação às normas edilícias e sanitárias. Desta forma, de acordo com Bonduki (2014) as opções de moradia produzidas em série para os trabalhadores e a classe média como casas de aluguel, cortiços e vilas operárias representavam uma alternativa mais lucrativa por meio de renda por aluguel.

Conforme Cortado (2019), para Everardo Backhauser, engenheiro municipal do Rio de

Janeiro no início do século XX, o conceito de habitações econômicas estaria relacionado a um tipo de habitação barata e higiênica, voltada para a classe operária. No final anos 1910, o termo “casa” ou “habitação econômica” se popularizou entre engenheiros e arquitetos brasileiros. A partir deste momento, as ações e discursos em nome da “casa econômica” foi pautada pela busca da eficiência construtiva, otimizando higiene, estética e restrição orçamentária das famílias pobres (CORTADO, 2019).

Segundo Nabil Bonduki (2014), a vila operária foi a primeira iniciativa de habitação coletiva produzida no país. Ela consiste em um conjunto urbano de moradias que tinham como objetivo oferecer condições de habitação mais dignas. Alguns exemplos de vilas operárias no Brasil que foram construídas por empresas privadas para abrigar seus funcionários: Pedra (AL), Paulista (PE), Votorantim (SP) e Biribiri (MG). Esse tipo de empreendimento se justificava pela necessidade das empresas de manter sua mão de obra mais próxima ao local de trabalho, exercendo certo controle patronal sobre seus empregados.



**Figura 5.** Vila Operária da Pedra.

Fonte: ACERVO MUSEU DELMIRO (s.d.) *apud* HISTÓRIA DE ALAGOAS (2016).

Disponível em: <https://www.historiadealagoas.com.br/delmiro-gouveia-a-antiga-vila-da-pedra.html>. Acesso em: 21 fev. 2024.

Como meio de garantir as regras da moral burguesa, os patrões buscavam implantar nas vilas operárias equipamentos coletivos como escolas, igrejas, enfermarias, clubes e pequenos comércios com o objetivo de alienar e moldar seus empregados segundo seus

ideais. Como ferramenta de controle, qualquer divergência ou insurgência em desfavor do empregador podia resultar na expulsão dos operários das vilas (BONDUKI, 2014).

O sistema de controle patronal de moradia das vilas operárias se adequava aos modelos de Unidade Vizinhança e ao conceito de Cidade-jardim<sup>7</sup>. O programa implantado na Vila Maria Zélia, por exemplo, se aproximou do padrão de conjunto residencial da arquitetura moderna introduzindo a noção de habitação como um todo, como um conjunto de equipamentos coletivos necessários à vida moderna. No entanto, até hoje, essa abordagem de projeto não tem sido adequadamente aplicada no Brasil (BONDUKI, 2014).

---

<sup>7</sup> Ebenezer Howard, no início do século XX, propôs o conceito de “cidades-jardim”, em sua obra *Gardens Cities of Tomorrow* (1902), como uma solução para os problemas de insalubridade enfrentados pelas metrópoles industrializadas. Essas cidades seriam estruturadas com rigoroso controle populacional, consistindo em núcleos menores (cidades-satélites), com cerca de 30 mil habitantes, orbitando uma cidade central maior (núcleo principal), com pouco mais de 50 mil habitantes. Um extenso cinturão verde separaria esses núcleos, onde atividades agrícolas e bucólicas ocorreriam. Autoestradas de fluxo rápido conectariam o núcleo principal às cidades-satélites.





**Figura 6.** Vila Operária Maria Zélia, vista aérea.

Fonte: DIVISÃO DE PRESERVAÇÃO/DPH/SMC (s.d.) *apud* MEMORIAL DA RESISTÊNCIA DE SÃO PAULO (s.d.). Disponível em: <https://memorialdaresistenciasp.org.br/lugares/vila-operaria-maria-zelia/>. Acesso em: 21 fev. 2024.

Como descrito por Bonduki (2014), as vilas representaram uma inovação residencial, sendo também os primeiros conjuntos urbanos de produção seriada de unidades habitacionais. Elas se caracterizaram por uma arquitetura racional, salubre, econômica e artesanal. Este modelo antecipou alguns princípios do modernismo, como a maior sobriedade na composição arquitetônica e a redução do ornamento.

As vilas operárias foram menos numerosas do que as vilas particulares. Como exposto por Bonduki (2014), esses empreendimentos tinham como objetivo exclusivo o lucro através do aluguel, sendo promovidos tanto por pequenos investidores quanto por grandes empresas construtoras. Os núcleos urbanos criados, grandes ou pequenos, não tinham nenhum equipamento coletivo. O que importava para esses investidores era tirar o máximo rendimento. Para isso, buscavam o maior aproveitamento dos terrenos através da racionalização dos projetos, economia de materiais e aquisição de terras mais baratas. Construíam casas ou sobrados geminados, usando paredes compartilhadas e com áreas livres reduzidas e sem recuos. Ao fim, esses critérios de projeto se aproximavam da ideia de habitação econômica, que também seria usada pela arquitetura moderna, mas sem se preocupar com a qualidade de vida dos moradores.

Conforme Bonduki (2014), as vilas operárias que tinham o objetivo de serem mais acessíveis aos trabalhadores de baixa renda não se mostraram viáveis, pois dependiam de incentivos fiscais, os quais não eram concedidos pelo governo. Aqueles que não tinham condições financeiras para arcar com os aluguéis acabavam em moradias precárias e insalubres, que violavam as normas sanitárias vigentes. Essas moradias coletivas foram chamadas de cortiços.

Seguindo a definição de Cortado (2019), os cortiços ou estalagens eram pequenos aposentos enfileirados com instalações sanitárias compartilhadas, ocupados pelas classes “populares”, ou seja, classes com pouco poder financeiro. Os lixos orgânicos, dejetos, aglomerados de pessoas e animais, somados à umidade, à falta de ventilação e iluminação proporcionariam as condições para proliferação de doenças. Os higienistas culpavam essas habitações coletivas pelos surtos frequentes de doenças contagiosas. Diante disso, no Rio de Janeiro, em 1º de setembro de 1876, a Câmara Municipal proibiu a construção de novos cortiços no centro da cidade.

O custo de construção, por metro quadrado, de um cortiço era muito inferior ao de uma vila. Como resultado, o cortiço-corredor era o modelo mais frequente, constituído de cômodos pequenos e geminados, ao longo de corredores estreitos ocupando o interior de quarteirões. Não havia instalações sanitárias adequadas, o lugar contava com apenas uma privada e um tanque coletivo no fundo do lote usados por várias de famílias (BONDUKI, 2014).



**Figura 7.** Cortiço Cabeça de Porco.

Fonte: BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO (s.d.) *apud* PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO (2002). Disponível em: [https://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204430/4101439/memoria\\_da\\_destruicao.pdf](https://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204430/4101439/memoria_da_destruicao.pdf). Acesso em: 21 fev. 2024.

O cortiço, apesar de ser uma forma de moradia precária, marginalizada e sujeita a repressão e ameaçada de demolição, foi a solução encontrada por muitos trabalhadores para se alojar nas cidades no início do século XX (BONDUKI, 2014).

### A origem da habitação social

Segundo Bonduki (2014), a habitação social no Brasil emerge durante o período de Vargas. Promovendo uma mudança radical no Estado brasileiro após a Revolução de 1930, o liberalismo é substituído por uma intervenção estatal em todas as esferas da economia nacional. A habitação entra na agenda política do governo, que passa a regular o mercado de locação e inquilinato. Produzindo moradias para os trabalhadores por meio de órgãos públicos e incentivando a aquisição da casa, o Estado rompe com o domínio das “livres forças do mercado” no âmbito da construção, comercialização, financiamento e locação de unidades.

A intervenção do Estado na questão habitacional teve como marcos legais a Lei do Inquilinato (Decreto-Lei n. 4.598/1942), que estabeleceu o controle dos aluguéis, e o Decreto-Lei n. 58/1938, que normatizou a venda à prestação de lotes, permitiu a criação das carteiras prediais<sup>8</sup> dos Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAP's), que passaram a ser os principais agentes públicos de habitação social no âmbito nacional, e possibilitou, em 1946, a criação da Fundação da Casa Popular, órgão específico para lidar com o problema da moradia. Entre 1930 e 1964, o Estado produziu e financiou cerca de 175 mil unidades habitacionais (BONDUKI, 2014).

Conforme Bonduki (2014), a Lei do Inquilinato, em 1942, estabeleceu as normas para as relações entre proprietários e locatários, causando uma grande mudança na oferta e na

---

<sup>8</sup> A carteira predial consistia em um fundo de financiamento imobiliário criado a partir das contribuições pecuniárias de funcionários ou servidores de determinado setor produtivo.

demanda por moradia. A medida fixou os preços dos aluguéis e proibiu os despejos, contrariando a tradição liberal. Neste cenário, o investimento em imóveis para locação, que antes era vantajoso, perdeu o seu atrativo.

A falta de incentivos públicos para a construção de moradias populares, somada à especulação imobiliária dos investidores privados, gerou uma grave crise habitacional nas principais cidades brasileiras, que também sofriam com a migração interna provocada pelas novas condições econômicas do país. A população de baixa renda, que dependia do aluguel para morar, encontrava cada vez menos opções de habitação adequadas ao seu orçamento. Os proprietários, sem mecanismos legais para reajustar os aluguéis, recorriam ao despejo como forma de aumentar a rentabilidade dos seus imóveis (BONDUKI, 2014).

A precariedade habitacional dos migrantes era agravada pela falta de opções de moradia. Diante do risco de despejo, muitos optavam por ocupar um lote na periferia e autoconstruir sua moradia. Esse processo contribuiu para o padrão periférico de expansão urbana, baseado na autoconstrução de assentamentos informais que se intensificou nesse período (BONDUKI, 2014).

Entre os anos 1930 e 1964, os principais empreendedores de habitação econômica foram os Institutos de Aposentadoria e Pensão (IAP's), a Fundação da Casa Popular (FCP) e o Departamento de Habitação Popular (DHP), no Distrito Federal (Rio de Janeiro). Ao longo do tempo de atuação destas instituições, suas construções serviram como um importante meio de experimentação dos ideais da arquitetura moderna no Brasil e demais correntes internacionais na produção de moradia social (KOURY; BONDUKI; MANOEL, 2003).

De acordo com Koury, Bonduki e Manoel (2003), os Institutos de Aposentadoria e Pensão (IAP's) e a Fundação da Casa Popular (FCP) implantaram cerca de 422 conjuntos habitacionais em todo o país. O Departamento de Habitação Popular (DHP) da Prefeitura do Distrito Federal contou com o trabalho dos arquitetos Affonso Eduardo Reidy e Francisco Bolonha para projetos de conjuntos habitacionais. No final, estas produções tiveram um papel importante na criação de uma tradição de enfrentamento da questão da habitação social no Brasil que, posteriormente, se consolidou na intervenção do Banco Nacional da Habitação (BNH).

Os IAP's, criados na década de 1930, foram uma forma de estatizar a previdência social no Brasil. Eles se organizavam por categorias profissionais e visavam principalmente assegurar aposentadorias e pensões aos seus associados. Além disso, investiam em imóveis e na

produção e no financiamento de moradias. Em 1937, o Decreto n. 1.749 permitiu que os institutos aplicassem até metade de suas reservas na carteira predial. A princípio, a atuação dos IAP's na habitação priorizava o lucro antes da demanda habitacional (BONDUKI, 2014).

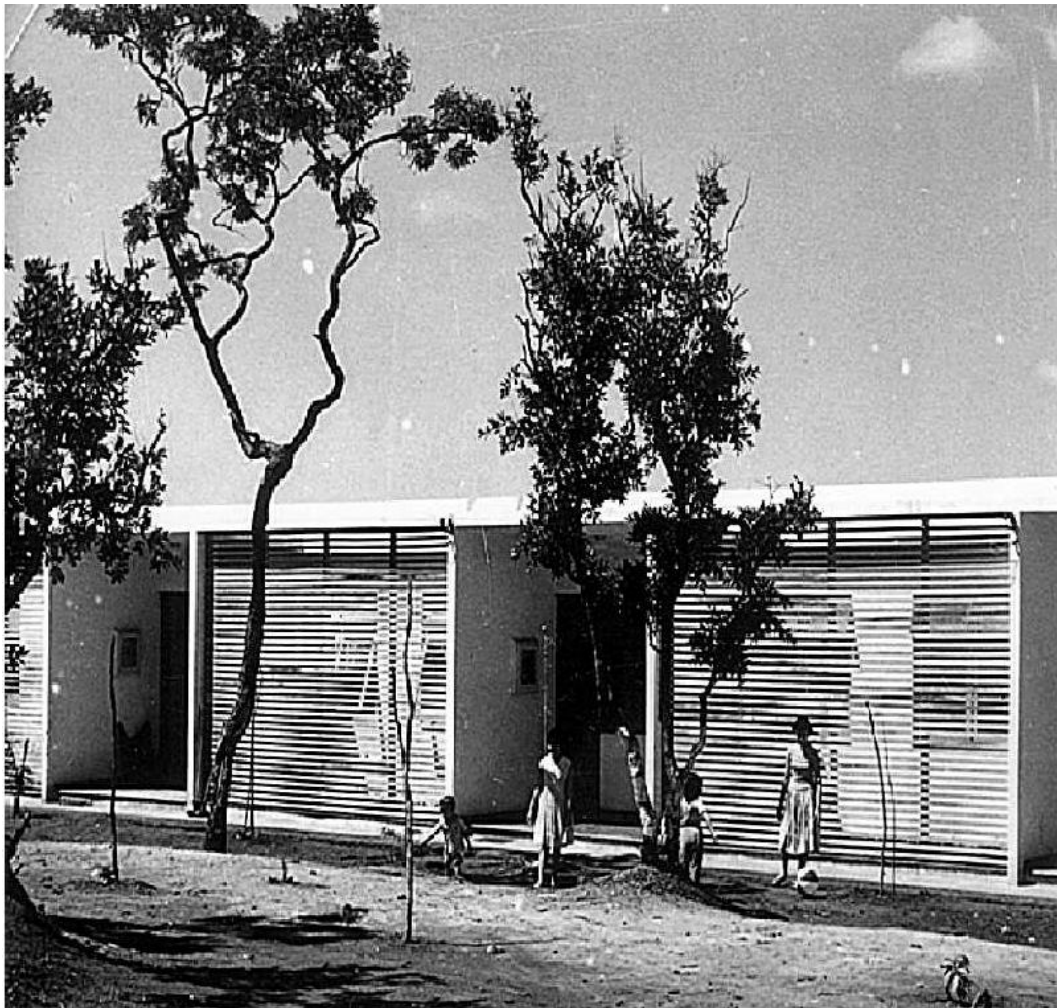
Na historiografia da arquitetura brasileira, pouco se deu destaque à produção de habitação social e econômica neste período, com exceção dos conjuntos do Pedregulho e da Gávea de Affonso Eduardo Reidy. Essa ausência se daria por conta da valoração da monumentalidade dos projetos da arquitetura brasileira modernista em sua vertente dominante. Contudo, o movimento moderno se referiria, sobretudo, à associação da economia, técnica e estética na projeção de espaços habitáveis. Estas experiências significaram um momento importante de consolidação da arquitetura moderna no Brasil quando os arquitetos começaram a trabalhar com propostas para espaço mínimo da moradia e com a racionalidade construtiva (KOURY; BONDUKI; MANOEL, 2003).

Neste período, o que se pretendia era estabelecer parâmetros de produção habitacional em massa que unisse a qualidade urbanística e arquitetônica, um bom aproveitamento dos terrenos e um custo baixo de construção com a utilização de recursos da previdência. Diante deste cenário, o IAPI se destacou na ação habitacional e se tornou uma referência. Seus empreendimentos foram instalados, de modo geral, nos centros das cidades, com objetivo de atender uma categoria que trabalhava na região. Para isso, como escolha construtiva, optou-se por blocos verticais em terrenos menores (KOURY; BONDUKI; MANOEL, 2003). Ademais, inspirado nas experiências europeias de vanguarda, especialmente da Alemanha entre guerras, o IAPI buscou racionalizar a construção, padronizar os elementos e conectar os conjuntos habitacionais com os sistemas de transporte coletivo (BONDUKI, 2014).

Contudo, segundo Koury, Bonduki e Manoel (2003), a partir dos anos 1950, o órgão perdeu força criativa e passou a produzir espaços cada vez mais padronizados, uniformes e empobrecidos do ponto de vista da arquitetura. Com a perda da inovação, passou-se a reproduzir soluções prontas, que ao fim, culminariam na pobreza arquitetônica do período BNH.

A Fundação Casa Popular (FCP) adotou soluções de habitação popular mais tradicionais, em casas térreas de baixo custo e qualidade. A falta de integração e coerência de política habitacional resultava em uma incapacidade de inovação tecnológica e arquitetônica. Diante da urgência, as mudanças se iniciariam nos anos 1960, primeiro no contexto das “reformas de base” do governo Vargas, e depois com a criação do Banco Nacional de Habitação, durante

o regime militar (BONDUKI, 2014).



**Figura 8.** Casa geminadas de Brasília construída pela FCP.

Fonte: FUNDAÇÃO OSCAR NIEMEYER (s.d.).

Disponível em: <https://www.oscarniemeyer.org.br/obra/pro082>. Acesso em: 21 fev. 2024.

O período entre 1930 e 1964 foi marcado por mudanças no panorama da urbanização e da habitação no Brasil. Contudo, segundo Bonduki (2014), o governo não conseguiu implementar uma política nacional coerente que produzisse habitação de forma eficaz, que tivesse uma visão estratégica, fontes de financiamento estáveis, uma articulação institucional em todo o território nacional e uma boa ação das organizações envolvidas.

No final dos anos 1950, os IAP's e a FCP foram fundamentais para a construção das áreas residenciais de Brasília, especialmente as superquadras. A construção da capital demandou uma grande quantidade de recursos do governo federal, o que acabou resultando em uma negligência por parte do Estado na implantação de áreas residenciais em outras regiões do país. Além disso, a inflação da época comprimiu o poder de compra dos trabalhadores e

comprometeu a sustentabilidade dos financiamentos habitacionais. Como resultado deste cenário, a crise urbana e habitacional se agravou na década seguinte (BONDUKI, 2014).



**Figura 9.** Superquadra 105 Sul construída pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários – IAPI (1960).  
Fonte: HISTÓRIAS DE BRASÍLIA (s.d.).

Disponível em: <https://historiasdebrasil.com/2020/11/27/quadras-de-brasilia-105-sul/>. Acesso em: 21 fev. 2024.

## Carimbos do BNH

Os anos de 1964 a 1986 representaram um período de grande mudança no quadro político brasileiro. Após o golpe de 1964, o tratamento sobre questão habitacional sofreu uma importante inflexão. Os antigos IAP's foram extintos e a previdência foi unificada com o intento de universalizar o atendimento habitacional. A Fundação da Casa Popular se transformou no Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SFH). Como sustentado pelo autor (BONDUKI, 2014), a partir de políticas habitacionais, a ditadura garantiu apoio dos segmentos mais populares e financiou o setor da construção civil. A ideia de propriedade privada, da casa própria, se tornou um instrumento conservador baseado no capital de combate aos ideais progressistas e comunistas em tempos de Guerra Fria.

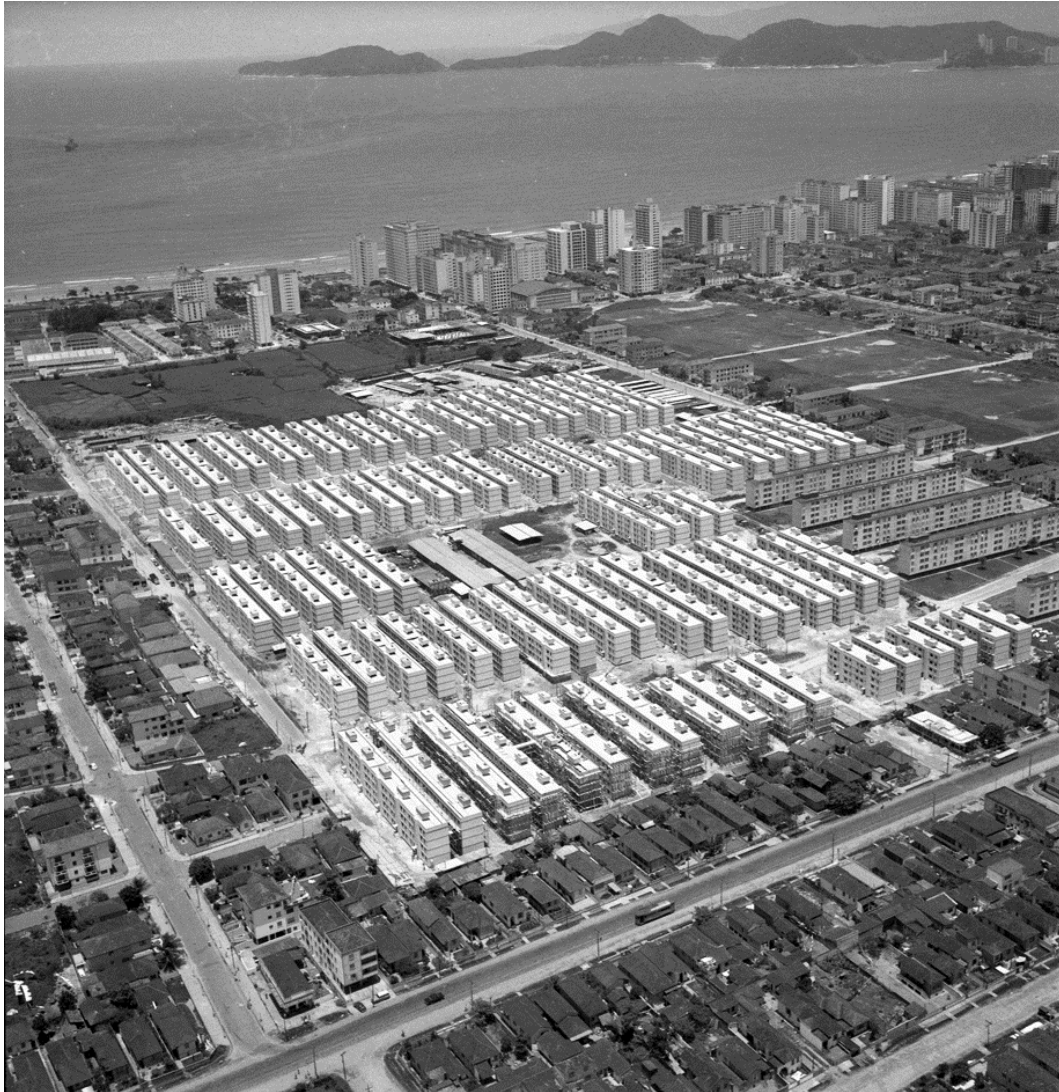
Conforme Bonduki (2014), o BNH teria um papel essencial na reestruturação institucional e econômica do governo militar. A partir da criação do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), grandes recursos foram gerados para investimento de projetos de desenvolvimento

nacional e dinamização econômica. Contudo, o reflexo dessas políticas representou a instabilidade do emprego, a rotatividade de mão obra e a exclusão social. O BNH como estratégia de estruturação de uma política habitacional era notável, porém gerou intervenções urbanas que afetaram as cidades brasileiras de formas irreversíveis. No enquadramento de um cenário autoritário, as oportunidades de equalizar os problemas habitacionais brasileiros foram desperdiçadas.

O FGTS e Sistema Brasileiro de Poupanças e Empréstimos (SBPE) serviram como fonte de recursos estáveis para viabilizar a implantação de ações na área. Infelizmente, os reflexos desta política habitacional do regime militar, baseada apenas na produção e no financiamento de unidades novas, não atenderia a população de baixa renda. No intervalo de 50 anos, do início da segunda metade do século até os anos 2000, a população urbana brasileira cresceu de 16,3 milhões para 138 milhões. Dessa maneira, o governo, mesmo na quantidade produzida, não acompanhou este crescimento, deixando de atender, de modo geral, a população de baixa renda presente nos principais centros urbanos do país (BONDUKI, 2014).

A ditadura não ofereceu políticas fundiárias de facilidade de acesso às terras urbanizadas e às unidades imobiliárias, muito menos financiou programas de urbanização de assentamentos precários e autoempredimento da moradia popular. A inflexibilidade da política habitacional da ditadura dificultou o enfrentamento do problema habitacional no país. A maior parte dos recursos do SFH vieram das classes média e média baixa. As facilidades de financiamento dos trabalhadores formais com rendimento estável compatível ao acesso ao crédito possibilitaram esta condição. Por outro lado, a população de baixa renda não alcançaria este patamar. O Sistema Financeiro da Habitação com suas duas fontes (FGTS e SBPE) deixaria seu legado. Este sistema financeiro garante até hoje, mesmo após a extinção do BNH em 1986, previsibilidade e estabilidade nas fontes de recursos onerosos para enfrentar a questão da habitação social no Brasil sendo um ativo de grande relevância no século XXI para a estruturação de novas políticas (BONDUKI, 2014).





**Figura 10.** Conjunto Habitacional Humberto de Alencar Castelo Branco construído pelo BNH.

Foto: JOSÉ DIAS HERRERA (1970).

Fonte: FUNDAÇÃO ARQUIVO E MEMÓRIA DE SANTOS (s.d.).

Disponível em: [http://www.fundasantos.org.br/e107\\_imagens/newspost\\_imagens/env63\\_fot08\\_b.jpg](http://www.fundasantos.org.br/e107_imagens/newspost_imagens/env63_fot08_b.jpg). Acesso em: 21 fev. 2024.

De acordo com Bonduki (2014), o financiamento pelo banco não melhorou a qualidade das cidades brasileiras. Foram priorizados empreendimentos uniformizados, com baixa qualidade de projeto e construção. Esses conjuntos construídos foram isolados de uma visão urbanística mais integrada e diversificada. Os modelos padronizados utilizados à exaustão ficaram conhecidos como os “carimbos” do BNH.

A construção de conjuntos habitacionais em áreas distantes dos centros urbanos, onde o custo do solo era menor, foi privilegiada pela política habitacional brasileira ao longo das décadas. A consequência foi a consolidação de um modelo de expansão urbana em periferias de modo a segregar espacialmente os moradores de baixa renda, alocando-os em “bairros-

dormitórios”, sem empregos próximos, carentes de qualquer mobilidade e equipamentos urbanos (BONDUKI, 2014).

Os modelos habitacionais e urbanos projetados não se comunicavam com a realidade da população de baixa renda. Como resultado dessa falta de adequação, no começo dos anos 1980, a crise de inadimplência intensificou as críticas em relação à qualidade do produto financiado pelo BNH. Conforme Bonduki (2014), os conjuntos habitacionais produzidos no período ficaram marcados por uma paisagem homogênea e uniforme, sem identidade e respeito ao meio físico.

A partir do final da década de 1950, surgiram na Europa e nos Estados Unidos diversas vezes críticas à arquitetura moderna, que no Brasil chegariam somente na segunda metade dos anos 1970. No país, essas críticas tendiam à padronização e impessoalidade da produção arquitetônica do BNH. Jencks (1987) declara a morte da Arquitetura Moderna no fatídico dia 15 de julho de 1972 às 15h32. No estado norte-americano do Missouri, na cidade de St. Louis, vários quarteirões do condenado projeto de habitação popular Pruitt-Igoe foram demolidos por toneladas de dinamites. Em seu livro, *A linguagem da arquitetura pós-moderna*, Jencks (1987) denuncia a condição pútrida, de vandalismo e degradação pelos quais os seus habitantes, na sua maioria negros, passavam neste complexo. Pruitt-Igoe foi projetado segundo os ideais mais progressistas do CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna) e premiado pelo Instituto Norte-Americano de Arquitetos após sua construção (JENCKS, 1987). Na tentativa excessiva de racionalização do espaço arquitetônico como máquina, o conteúdo em si tornou-se cada vez mais estéril.



**Figura 11.** Projeto Habitacional Pruitt-Igoe.

Foto: JOSÉ DIAS HERRERA (1970).

Fonte: ARCHDAILY (2017) *apud* WIKIMEDIA (s.d.).

Disponível em: [https://www.archdaily.com.br/br/871669/classicos-da-arquitetura-projeto-habitacional-pruitt-igoe-minoru-yamasaki/590cbddf58ecee9b200002b-ad-classics-pruitt-igoe-housing-project-minoru-yamasaki-st-louis-usa-modernism-image?next\\_project=no](https://www.archdaily.com.br/br/871669/classicos-da-arquitetura-projeto-habitacional-pruitt-igoe-minoru-yamasaki/590cbddf58ecee9b200002b-ad-classics-pruitt-igoe-housing-project-minoru-yamasaki-st-louis-usa-modernism-image?next_project=no). Acesso em: 21 fev. 2024.

Ante às especificidades brasileiras, a década de 1970 representou um momento de insurgência, ainda que tímido, de movimentos de discussão sobre a arquitetura do país. A partir da segunda metade da década, é visto um momento de crise na mitologia da modernidade, estilo o qual se institucionalizara no Brasil. A modernidade passou por uma reavaliação de seus paradigmas. Suas crenças começavam a ser contestadas e seus discursos perdiam espaço (BASTOS; ZEIN, 2010).

A crise da modernidade, que despontaria na década de 1980, diferentemente do esperado, não veio com a dissolução e revisão completa do panorama vigente. Nele, foi admitida a inclusão de pluralidades e reflexões mais profundas sobre a arquitetura contemporânea. Dentre as peculiaridades dos países latino-americanos, nas décadas de 1960 a 1980, seus governos enfrentavam períodos de exceção e de ditadura militar. O viés desses movimentos era de teor altamente nacionalista de ênfase desenvolvimentista. Este foi um período trágico para a democracia dos países da América do Sul. Como o *brazilian style* deteve grande

repercussão internacional, a arquitetura moderna seria eleita como símbolo propaganda do governo militar. Perante esse contexto conservador e de repressão, boa parte dos seguidores das premissas teóricas da modernidade não as questionavam e se mantinham em constante reafirmação, em favor da sua continuidade. Deste modo, um debate crítico sobre a história e produção da arquitetura no Brasil empacou em Brasília (BASTOS; ZEIN, 2010). A partir do declínio do chamado “milagre econômico”, na segunda metade da década de 1970, o estático panorama arquitetônico brasileiro se encontrava em um terreno frágil e pouco próspero para debates mais radicais (SEGAWA, 2010).

É importante ressaltar que, apesar de serem tachados como produções “modernas”, que, à primeira vista, romperiam a estrutura tradicional da cidade, a maioria dos empreendimentos do BNH não possuíam atributos e qualidades particulares ao urbanismo moderno.

### **Redemocratização e políticas habitacionais do início do século XXI**

O período entre 1986 e 2002 representou um momento significativo na luta para o desenvolvimento de novas políticas urbanas e habitacionais. O objetivo era regulamentar ações em prol da função social da propriedade, do direito à moradia digna, do acesso universal aos serviços básicos de infraestrutura e mobilidade, além de uma gestão democrática para as cidades. Como resultado dessa luta pelos direitos urbanos, especialmente durante os anos 1990, estes princípios acabaram sendo incorporados em programas alternativos, implementados por governos estaduais e municipais (BONDUKI, 2014).

Conforme Bonduki (2014), o período também foi marcado pela crise e extinção do Sistema Financeiro da Habitação (SFH) e do Banco Nacional da Habitação (BNH). Isso evidenciaria ainda mais a necessidade de uma nova política federal de habitação. Assim sendo, em 1987, uma emenda popular pela reforma urbana foi encaminhada ao Congresso, representando o início de uma série de eventos sobre política urbana e habitacional. Foi a partir do Fórum Nacional pela Reforma Urbana (FNRU) que, pela primeira vez, foi deferida a inclusão de uma seção específica sobre desenvolvimento urbano na Constituição. Já em 2000, o Congresso Nacional aprovou a emenda constituinte que acrescentou habitação como direito social.

Em 2001, após mais de uma década de mobilização, o Estatuto da Cidade regulamentou a seção de Política Urbana da Constituição. Criado em 2003, o Ministério das Cidades foi resultado dos trabalhos do Projeto Moradia, proposto pelo Instituto Cidadania, atual Instituto Lula. De modo geral, o ministério tinha a responsabilidade de estruturar uma nova política

urbana, integrando questões relacionadas à habitação, saneamento ambiental e mobilidade (BONDUKI, 2014).

Outros acontecimentos também foram relevantes no desenvolvimento das políticas urbanas e de habitação. Em 2004, foi elaborada uma nova Política Nacional de Habitação. O ano de 2008 foi marcado pela criação do Plano Nacional de Habitação. Em relação ao cenário socioeconômico do país, a economia se fortaleceu, possibilitando mais investimentos em habitação e na implementação de programas, como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o programa Minha Casa Minha Vida (BONDUKI, 2014).



**Figura 12.** Conjunto Habitacional Humberto de Alencar Castelo Branco construído pelo BNH.

Foto: UBIRAJARA MACHADO (s.d.).

Fonte: AGÊNCIA SENADO (2020).

Disponível em: [https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/07/13/projetos-buscam-evitar-que-beneficiarios-do-minha-casa-minha-vida-percam-imovel/Minha-Casa-1.jpg/mural/imagem\\_materia](https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/07/13/projetos-buscam-evitar-que-beneficiarios-do-minha-casa-minha-vida-percam-imovel/Minha-Casa-1.jpg/mural/imagem_materia). Acesso em: 21 fev. 2024.

## Considerações

Apesar de a fundação de Brasília, a capital do Brasil, ter sido um marco na história do planejamento urbano e arquitetônico brasileiro e ser reconhecida como patrimônio mundial pela UNESCO, a cidade de fato enfrenta desafios significativos, principalmente no que tange às políticas habitacionais para a população de baixa renda.

O Plano Piloto foi inovador em vários aspectos, e sua concepção buscou romper com o

modelo tradicional de urbanização, optando por uma cidade com amplos espaços abertos, setorização funcional e integração entre arquitetura e natureza. Apesar dessa visão inovadora, um dos principais problemas que emergiram com a rápida urbanização de Brasília foi a questão habitacional, especialmente para os trabalhadores de baixa renda que construíram a cidade. Muitos desses trabalhadores foram alocados em regiões periféricas, distantes do centro planejado, dando origem às originalmente designadas cidades-satélites.

Desde sua fundação, Brasília enfrentou o desafio de prover moradia adequada para sua população menos abastada. As chamadas “cidades-satélites” ou cidades do entorno, embora inicialmente vistas como solução temporária, transformaram-se em residências permanentes para a população de baixa renda. Com o passar dos anos, o crescimento dessas áreas foi exponencial e hoje muitas delas não possuem a infraestrutura adequada, evidenciando a segregação socioespacial.

Nos últimos anos, políticas habitacionais têm sido implementadas no intuito de mitigar essa questão. Programas governamentais como o "Minha Casa Minha Vida" buscaram promover o acesso à moradia digna por meio da construção de unidades habitacionais financiadas a taxas acessíveis para famílias de baixa renda. Essas iniciativas visam não apenas fornecer moradia, mas também integrar essas populações ao tecido urbano de Brasília, aproximando-as das oportunidades de emprego, educação e saúde no centro da cidade.

A integração das políticas habitacionais de baixa renda no contexto urbano de Brasília continua sendo um desafio significativo. Ainda há uma necessidade considerável de investimento em infraestrutura nas cidades do entorno e na promoção de maior acessibilidade aos serviços públicos. Além disso, é vital que o planejamento urbano futuro de Brasília e de suas áreas adjacentes considere de maneira mais inclusiva as necessidades de todos os seus habitantes, visando reduzir as disparidades socioeconômicas e promover uma cidade verdadeiramente projetada para pessoas.

Apesar de o legado do Plano Piloto de Brasília ser um testemunho do pensamento inovador em urbanismo e arquitetura, é fundamental que Brasília mitigue o desequilíbrio no que se refere à equidade em relação ao direito à moradia digna. Nesse sentido é essencial que o poder público e a sociedade em geral abordem os desafios habitacionais existentes, buscando soluções que alinhem o idealismo de seu projeto original com as realidades sociais de sua população mais vulnerável.



# O Plano Piloto de Brasília e a questão habitacional

Fonte: ARPDF (2023).

## Do habitar moderno até Brasília

Em sua essência, o Cruzeiro como um todo foi reflexo da adaptação de ideologias modernistas, hegemônicas no Brasil, que ganharam uma identidade própria em Brasília. A unicidade arquitetônica e urbanística da capital a diferencia de outras cidades do Brasil e do mundo. Baseado no modo de vida do proletário, Lucio Costa moldaria a cidade de modo que atendesse às demandas e às dinâmicas próprias do brasileiro, de forma purista, racionalizada e funcional, de modo a impedir a deflagração de massas urbanas informais e de moradias insalutíferas.

A ideologia do Movimento Moderno se desenvolve sob reivindicações oriundas de uma pequena comunidade intelectual nascida no seio das nações mais avançadas industrialmente. Dentro de seu panorama teórico, seus fiéis reivindicavam o estabelecimento de regras universais arquitetônicas que correspondessem ao novo método emergente, ao novo espírito dos tempos. Grandes nomes inventivos como Le Corbusier, Gropius, Mies van der Rohe, Wright representaram esse original sistema de composição e plasticidade. Nesta condição, tanto os mestres quanto seus seguidores se coligavam a uma só tradição, a do Movimento Moderno (PORTOGHESI, 2002). A composição modernista teve em seu ponto central uma linguagem racional guiada pela tecnocracia contemporânea e por uma suposta preocupação com o indivíduo (FICHER, 1984).

Como símbolo emblemático da modernidade arquitetônica e urbanística, a moradia popular surge como resposta à questão habitacional, que seria o cerne das diversas divergências e conflitos ideológicos e políticos na Europa e no mundo, principalmente no período da primeira metade do século XX (SEGAWA, 2010). Os debates do Congresso Internacional da Arquitetura Moderna (CIAM), anteriores à Segunda Guerra Mundial, se dedicaram ao desenvolvimento das questões urbanísticas e no apoio sobre o habitar racional como fundamento da cidade moderna. De acordo com Segawa (2010), a partir da síntese das discussões do IV e V CIAMs, foram difundidos entre os arquitetos e urbanistas brasileiros as ideias universalistas do modernismo. Além disso, as recomendações formuladas nesses CIAMs orientariam o desenvolvimento de políticas públicas de habitação popular no Brasil.

Acerca da modernidade no Brasil, as discussões sobre sua inserção pela vanguarda em meados dos anos 1920, basicamente, buscavam a desvinculação dos estilos do passado dando lugar ao novo. O movimento representou avanços nas artes e na literatura, porém a arquitetura ainda estava estacionada sob as estéticas neocoloniais e *art déco*. Somente em



finais dos anos 1920 e mais vigorosamente a partir dos anos 1930, uma nova arquitetura brasileira surgira deixando de lado os adornos e arabescos. A partir das lideranças intelectual de Lucio Costa e formal de Oscar Niemeyer em conjunto com outros arquitetos altamente inspirados nas premissas da obra internacional de Le Corbusier, criaram uma espécie de *brazilian style*, que se disseminou pelo país entre os anos 1940 e 1950. A arquitetura moderna brasileira foi apreendida eruditamente nas faculdades de arquitetura as quais saldavam os ensinamentos dos grandes mestres do movimento nacional e internacional.

Como modernidade ancorada no racionalismo arquitetônico, seus espaços residenciais foram resultantes de intenções, pensamentos e técnicas contemporâneas. Nos anos 1940 e 1950, os projetos modernos expressaram a relação harmoniosa com a paisagem com o uso extensivo do concreto armado e de elementos tradicionais reinterpretados. A pretensão foi a de criar um modo de vida (LEMOS, 1996).

Apesar do governo Vargas ter implementado políticas de moradia social como parte de sua agenda política, os problemas habitacionais ainda persistiram. Diante deste cenário, as carteiras prediais previdenciárias dos diversos Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAP's), criados durante o Estado Novo, desempenharam um papel importante no financiamento e construção de habitações populares no Brasil. Elas foram responsáveis por várias obras influenciadas pelos valores de uma modernidade reformista alinhada aos ideais urbanísticos e arquitetônicos vanguardistas da primeira metade do século XX (SEGAWA, 2010).

Conforme Segawa (2010), o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários (IAPI) se destacou na produção de obras com influências modernistas. Dentre seus principais empreendimentos, temos o Edifício Anchieta de São Paulo e o Conjunto Residencial da Penha do Rio de Janeiro, ambos de autoria dos irmãos Roberto. Do início da década de 1940, destacamos o Conjunto Residencial Várzea do Carmo em São Paulo, projeto parcialmente executado, de autoria de Alberto de Mello Flôres, Attilio Correia Lima, Hélio Uchôa Cavalcanti e José Theodulo da Silva, possuindo 4.038 unidades habitacionais. Em acréscimo, também podemos citar o Conjunto Residencial do Realengo no Rio de Janeiro, projeto de Carlos Frederico, Waldir Leal e Mário H. G. Torres, que conta com 2.344 unidades habitacionais. Os demais IAP's aparentemente não ostentaram o mesmo tamanho do IAPI.



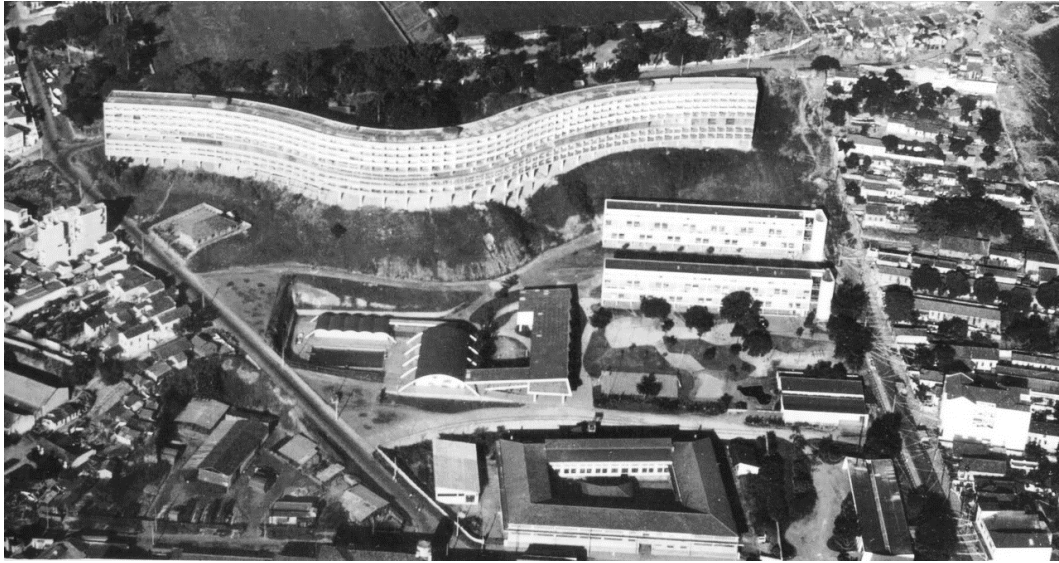
**Figura 13.** Conjunto Residencial Várzea do Carmo.

Fonte: PC3 - PENSAMENTO CRÍTICO E CIDADE CONTEMPORÂNEA (s.d.) *apud* ARCHDAILY (2020).

Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/949286/habitacao-como-centralidade-urbana-o-conjunto-residencial-da-varzea-do-carmo/5f80b54c63c017c26000003e-habitacao-como-centralidade-urbana-o-conjunto-residencial-da-varzea-do-carmo-imagem>. Acesso em: 21 fev. 2024.

O Conjunto Residencial Presidente Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, projeto de autoria do arquiteto Flávio Marinho Rêgo é o exemplar de arquitetura e urbanismo modernos mais representativo da Fundação da Casa Popular. O conjunto possui cerca de 1.314 unidades.

Em 1946, a engenheira Carmen Portinho foi responsável pela criação do Departamento de Habitação Popular (DHP). Ela se inspirou nos modelos de reconstrução urbana da Inglaterra, onde conheceu o conceito de "unidades de vizinhança", para a concepção da orientação do órgão. Um dos exemplos deste conceito aplicado pelo departamento foi o Pedregulho, conjunto residencial destinado para funcionários públicos projetado por Affonso Eduardo Reidy em 1947. Outros conjuntos similares que seguiram a mesma visão foram o Conjunto Residencial da Gávea (1954), também de autoria do arquiteto Reidy, e o de Vila Isabel (1955), de Francisco Bolonha. Esses conjuntos representaram uma experiência inovadora de habitação popular na arquitetura moderna brasileira (SEGAWA, 2010). Segundo Segawa (2010), o Pedregulho foi o projeto mais emblemático do DHP. No entanto, o tempo e a falta de cuidado fizeram com que essa e as demais obras do período se deteriorassem e perdessem o sentido original.



**Figura 14.** Conjunto Residencial Prefeito Mendes de Moraes (Pedregulho).

Fonte: BONDUKI (s.d.) *apud* ARCHDAILY (2011).

Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/949286/habitacao-como-centralidade-urbana-o-conjunto-residencial-da-varzea-do-carvalho/5f80b54c63c017c26000003e-habitacao-como-centralidade-urbana-o-conjunto-residencial-da-varzea-do-carvalho-imagem>. Acesso em: 21 fev. 2024.

De acordo com Segawa (2010), na década de 1940, como ressaltado anteriormente, as instituições previdenciárias e habitacionais foram grandes responsáveis por promoverem empreendimentos que seguiam os princípios do urbanismo racionalista. Em contrapartida, esses projetos habitacionais foram implantados em áreas suburbanas com custo inferior aos terrenos dos centros urbanos. A cidade moderna, inspirada pela Carta de Atenas, buscava superar os problemas da cidade tradicional, marcada pela concentração do espaço de produção. Ela seria organizada em torno da habitação, que se integraria aos espaços de lazer e outros serviços. A unidade de vizinhança estabeleceria um padrão básico de território hierarquicamente estruturado e independente.

Os conjuntos residenciais moldariam as interações através do espaço. A partir da configuração, seria possível regular as relações comunitárias, influenciando o conceito de privacidade e coletividade de seus habitantes de acordo com a ideologia do urbanismo moderno (SEGAWA, 2010).

A dualidade entre o espaço público e o privado foi trabalhada de formas diferentes nos conjuntos habitacionais brasileiros. O Pedregulho, de Reidy, por exemplo, privilegiava a alta densidade populacional e o amplo espaço público. Já o Conjunto Residencial IAPI Passo D'Areia, de Kruter e Gardolinski, se inspiraria nas cidades-jardins, combinando blocos coletivos e unidades geminadas com quintais privados. O sucesso ou o fracasso desses

conjuntos, dependeriam da apropriação dos usuários e sua relação com os três domínios: o público, o privado e o comunitário (SEGAWA, 2010).



**Figura 15.** Conjunto Residencial Passo D'Areia.

Foto: MARA KUSE (2000).

Fonte: NUNES et al., Memória dos bairros: Vila do IAPI (2000) *apud* CENTRO DE PESQUISA HISTÓRICA DE PORTO ALEGRE (2014). Disponível em: <https://cphpoa.wordpress.com/2014/04/25/iapi/>. Acesso em: 21 fev. 2024.

## Do concurso ao relatório

O concurso para o plano piloto de Brasília contou com a participação de vinte e seis projetos. A comissão julgadora foi composta por William Holford, André Sive, Stamo Papadaki, Oscar Niemeyer, Paulo Antunes Ribeiro, Luiz Horta Barbosa e Israel Pinheiro. Em março de 1957, o projeto de Lucio Costa foi proclamado o vencedor.

As diversas experiências habitacionais inspiraram os blocos de apartamentos das primeiras superquadras da nova capital e pautadas por princípios ordenadores assim definidos no relatório do Plano Piloto de Brasília:

Quanto ao problema residencial, ocorreu a solução de criar-se uma sequência contínua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária, e emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada, árvores de porte, prevalecendo em cada quadra determinada espécie vegetal, com chão gramado e uma cortina suplementar intermitente de arbustos e folhagens, a fim de resguardar melhor, qualquer que seja a posição do observador,

o conteúdo das quadras, visto sempre num segundo plano e como que amortecido na paisagem. Disposição que apresenta a dupla vantagem de garantir a ordenação urbanística mesmo quando varie a densidade, categoria, padrão ou qualidade arquitetônica dos edifícios, e de oferecer aos moradores extensas faixas sombreadas para passeio e lazer, independentemente das áreas livres previstas no interior das próprias quadras.

Dentro destas “superquadras” os blocos residenciais podem dispor-se da maneira mais variada, obedecendo, porém a dois princípios gerais: gabarito máximo uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis, e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres, mormente o acesso à escola primária e às comodidades existentes no interior de cada quadra. Ao fundo das quadras estende-se a via de serviço para o tráfego de caminhões, destinando-se ao longo dela a frente oposta às quadras à instalação de garagens, oficinas, depósitos do comércio em grosso etc., e reservando-se uma faixa do terreno equivalente a uma terceira ordem de quadras, para floricultura, horta e pomar. Entaladas entre essa via de serviço e as vias do eixo rodoviário, intercalaram-se então largas e extensas faixas com acesso alternado, ora por uma, ora por outra, e onde se localizaram a igreja, as escolas secundárias, o cinema e o varejo do bairro, disposto conforme a sua classe ou natureza.

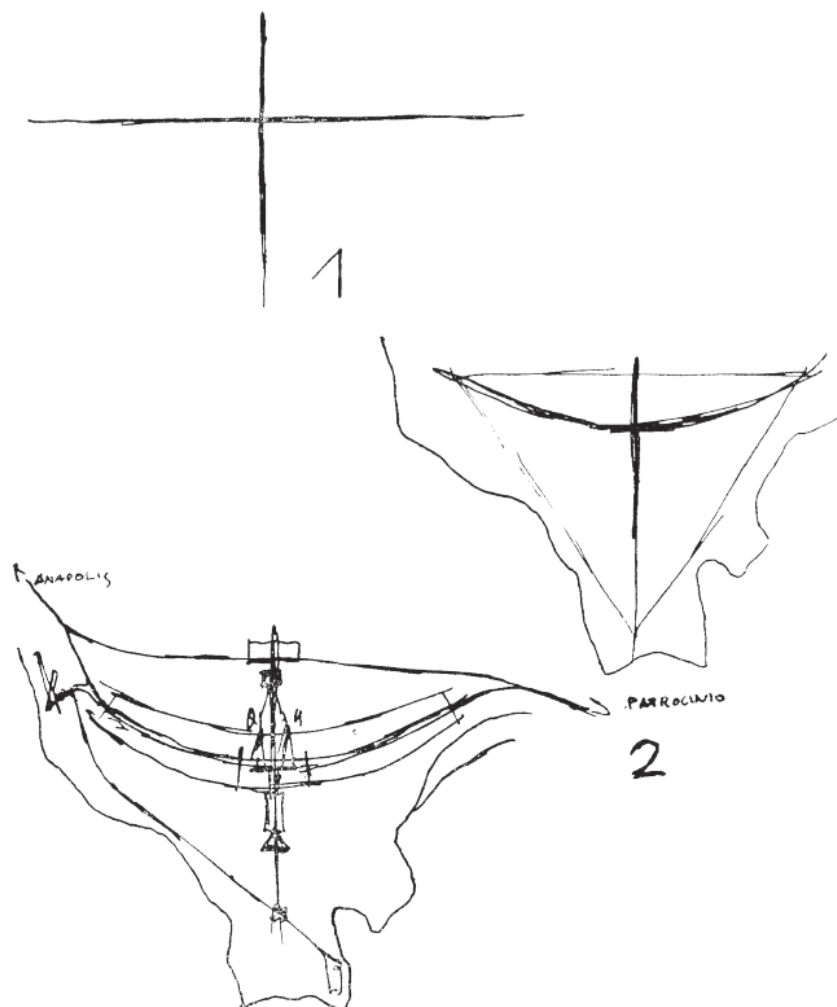
(...)

Na confluência das quatro quadras localizou-se a igreja do bairro, e aos fundos dela as escolas secundárias, ao passo que na parte da faixa de serviço fronteira à rodovia se previu o cinema, a fim de torná-lo acessível a quem proceda de outros bairros, ficando a extensa área livre intermediária destinada ao clube da juventude, com campo de jogos e recreio. (IPHAN, 2018a, p. 36-38)

Enquanto alguns participantes se dedicaram a elaborar projetos detalhados com análises socioeconômicas e propostas arquitetônicas, Lucio Costa optou por uma abordagem mais simples e direta. Ele apresentou o essencial da proposta através de um relatório com croquis ilustrativos e o plano-piloto em uma única planta. O texto do urbanista era claro quanto à explicação das propostas. Seu desenho inicial surgiu de uma analogia à cruz. O desenho final procurou adaptar-se às particularidades do terreno.

A partir do Relatório do Plano Piloto é possível vislumbrar a concepção e gênese do habitar proposto por Lucio Costa para Brasília, que ecoaria nos projetos urbanísticos das demais “cidades-satélites” ou regiões administrativas que surgiriam na Capital nos anos seguintes. O documento carrega em si a síntese da cidade em um exercício técnico e de criatividade em que define sua estrutura e localiza os corpos edificáveis da nova capital. Nesta pesquisa,

propõe-se um olhar mais atento às questões habitacionais descritas no texto e que repercutem na proposta do morar no Cruzeiro Novo, objeto da dissertação.



**Figura 16.** Traçado da circulação ordenada de Brasília e sua articulação com os vários setores.  
Fonte: IPHAN (2018a).

A Companhia de Urbanização da Nova Capital, também conhecida como NOVACAP, foi criada em 1956 durante o início de governo de Juscelino Kubitschek. A companhia foi responsável por organizar o concurso para o Plano Piloto de Brasília. Foram 26 participantes e seis projetos premiados, e a proposta de Lucio Costa ficou com o primeiro lugar.

Diante do contexto pujante da arquitetura moderna brasileira e sua notoriedade no cenário internacional, o concurso foi aberto refletindo pensamento urbanístico vigente, e as propostas apresentadas retratam os paradigmas modernistas e do ideal de habitar moderno. De modo geral, os projetos demonstravam referências a um Urbanismo Funcionalista extraído da “Carta

de Atenas”, manifesto urbanístico resultante do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) de 1933 e redigida por Le Corbusier (MEIRA, 2013).

O déficit habitacional acumulado e a reconstrução das cidades europeias no primeiro pós-guerra representaram oportunidades para arquitetos para projetos de conjuntos habitacionais, de bairros, de cidades e na elaboração de legislações urbanísticas. Este contexto os permitiu elaborar pesquisas e Inovações tecnológicas de modo a revolucionar as soluções para arquitetura e o urbanismo (LE CORBUSIER, 1993).

A "Carta de Atenas", em sua síntese do Urbanismo Racionalista/Funcionalista incorpora a perspectiva de um planejamento regional e intraurbano, do solo urbano aos interesses coletivos, na construção edilícia e urbana, nos métodos industriais e de padronização dos componentes, a limitação do tamanho das cidades e suas densidades, e amplas áreas de vegetação e edificações em áreas concentradas. Além disso, neste urbanismo, consideram-se técnicas de organização das cidades, como a separação de circulação de pedestres e veículos e zoneamento funcional (LE CORBUSIER, 1993).



**Figura 17.** Traçado da circulação ordenada de Brasília e sua articulação com os vários setores.  
Fonte: LE CORBUSIER (1993).

A habitação era um dos elementos protagonistas deste urbanismo, e para seu melhor desempenho, seria primordial a garantia de fatores básicos de salubridade, matérias-primas do urbanismo, como introdução de sol, vegetação e espaço. Conforme a “Carta de Atenas” e percebida em muitas propostas do plano piloto de Brasília, a cidade deveria satisfazer quatro funções urbanísticas básicas: habitar, trabalhar, recrear-se, circular (LE CORBUSIER, 1993).

De modo geral, as observações críticas da “Carta de Atenas” às cidades se relacionavam às habitações próximas a cruzamentos com barulhos, poeiras e gases nocivos. Diante disso,

propõe-se zonas independentes à habitação e à circulação. A casa e a rua não seriam mais unidas apenas por sua calçada. A habitação se privilegiará do sol, de ar puro e de silêncio (IPHAN, 2023).

O sistema viário seria organizado em vias de percurso lento para pedestres e de percurso rápido para veículos, ambas se aproximando casualmente da habitação. As escolas, distantes da moradia, colocariam as crianças em perigo com as ruas. Contra isso, as superfícies verdes serviriam como espaço acolhedor às escolas e às construções de uso comunitário ligadas à habitação. Muito além de embelezamento, as superfícies verdes seriam o prolongamento da habitação de uso livre e coletivo do solo (IPHAN, 2023).

As distâncias entre locais de trabalho e habitação deveriam ser reduzidas, bem definidas, cada um em seu setor e separados por uma zona de vegetação. A moradia estaria protegida dos ruídos e das poeiras, mas próxima, excluindo os longos trajetos diários e contribuindo pela manutenção de um organismo familiar normal. A carta propôs três tipos de habitação: a casa individual da cidade-jardim, a casa individual rural e o imóvel coletivo. As zonas industriais estariam contíguas à estrada de ferro e à rodovia (IPHAN, 2023).

Sobre a circulação, as ruas deveriam se distinguir de acordo com suas destinações: ruas de residências, ruas de passeio, ruas de trânsito, vias principais. As zonas de vegetação serviriam para isolar os leitos de grande circulação como espessas cortinas (IPHAN, 2023).

Em relação à Brasília, de acordo com o edital do concurso (IPHAN, 2018a), o único item relativo ao tema habitacional estaria na densidade prevista para capital, que seria, no máximo, de 500.000 habitantes. Atualmente, segundo o CENSO 2022, a população de Brasília é de 2.817.381 habitantes e a ocupação urbana da região administrativa do Plano Piloto representa 16,5% da área total com ocupação urbana do DF (CODEPLAN, 2017).

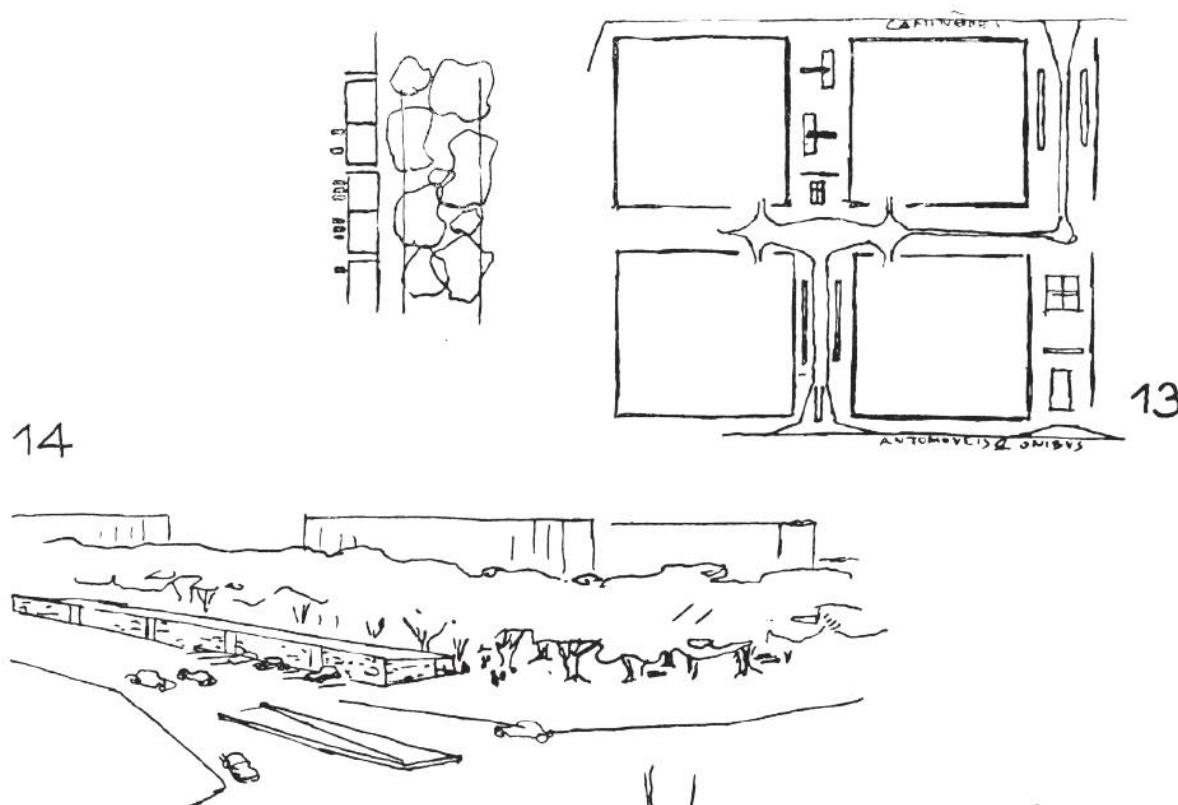
A nova capital federal deveria expressar a grandeza de uma vontade nacional, devendo ser diferente de qualquer cidade de quinhentos mil habitantes. Ela deveria ser funcional e ter sua própria expressão arquitetural. Além de governamental, as outras funções são necessárias. Os espaços para habitação, trabalho, comércio e descanso se integram à cidade, de uma maneira racional e se relacionam entre si (IPHAN, 2018a).

No Relatório do Plano Piloto (1987), as questões residenciais estavam intimamente ligadas ao sistema viário e à lógica rodoviária. A exemplo, a disposição ao longo dos setores residenciais (Superquadras) das pistas laterais de tráfego local (Eixinhos) afastando o fluxo de velocidade do eixo central (Eixão) da área (IPHAN, 2018a). Como decorrência do eixo



rodoviário-residencial, foi proposto o eixo monumental para abarcar outras zonas de atividades como as cívicas e administrativas, culturais, de diversões, esportivas, militares, de armazenagem, de abastecimento e industriais locais. Na intersecção dos dois eixos, localizaram-se os setores do varejo comercial, o setor bancário e comercial e o setor das empresas e profissões liberais.

Estabelecida a rede geral do tráfego, o uso livre do chão ficaria exclusiva aos pedestres. Contudo, nesta proposta, Lucio Costa ressalta a diferença entre a condição do automóvel em um tráfego hostil e “domesticado”, tendo em vista a coexistência e a comodidade recíproca entre veículo e o pedestre. O automóvel domesticado deixaria de ser o inimigo e já se tornaria um ente familiar. A sua desumanização e seu caráter ameaçador e hostil apenas ocorreria quando incorporado a uma estrutura amorfa de tráfego (IPHAN, 2018a).



**Figura 18.** Entrequadra comercial das Superquadra.  
Fonte: IPHAN (2018a).

Para o Plano Piloto, a questão residencial seria resolvida a partir das superquadras. Em suma, a proposta seria grandes quadras dispostas sequencialmente de ambos os lados do eixo rodoviário. Essas quadras seriam emolduradas densamente por árvores. O objetivo seria de resguardar o conteúdo das quadras e servir como amortecimento na paisagem. Segundo

Iphan (2018a), esta seria uma estratégia de ordenação urbanística de modo a diferenciar das demais áreas, mas também de oferecer extensas faixas sombreadas aos moradores para passeio e lazer. A disposição dos blocos residenciais dentro das quadras poderia ser variada somente tendo que atender obrigatoriamente dois princípios gerais: 1) gabarito máximo uniforme (seis pavimentos e pilotis), e 2) separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres no interior de cada quadra (IPHAN, 2018a).



**Figura 19.** Setor residencial.  
Fonte: IPHAN (2018a).

Essa organização espacial das Superquadras se basearia no modelo de Unidade de Vizinhança, proposta por Clarence Perry e implementada por Clarence Stein e Henry Wright em Radburn, Estados Unidos, em 1929. E assim como a Ville Verte de Le Corbusier, Lucio Costa projetou o setor residencial com blocos habitacionais dispostos em grandes áreas verdes, que substituiriam a rua tradicional como elemento organizador e integrador da paisagem urbana. Dessa forma, o espaço residencial tornou-se uma superfície contínua e livre, sem obstáculos e carros (BONDUKI, 2014).

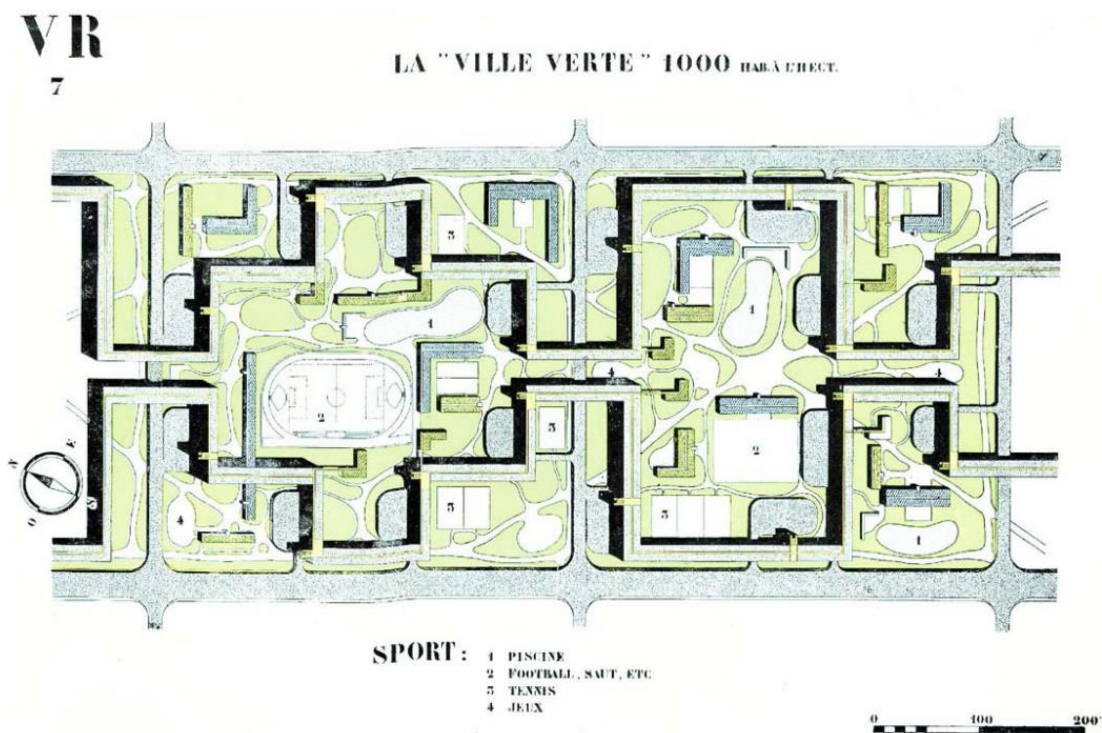


**Figura 20.** Radburn, New Jersey.

Foto: CARL MYDANS (s.d.).

Fonte: FARM SECURITY ADMINISTRATION - OFFICE OF WAR INFORMATION PHOTOGRAPH COLLECTION (Domínio Público) (s.d.) *apud* WTTW (s.d.).

Disponível em: <https://interactive.wttw.com/ten/towns/more/radburn>. Acesso em: 21 fev. 2024.



**Figura 21.** La "Ville Verte".

Fonte: LE CORBUSIER (1930) *apud* CARLOS, A Ville Verte de Le Corbusier como sistema: uma perspectiva centrada no parque [volume I] (2013, p. 130).

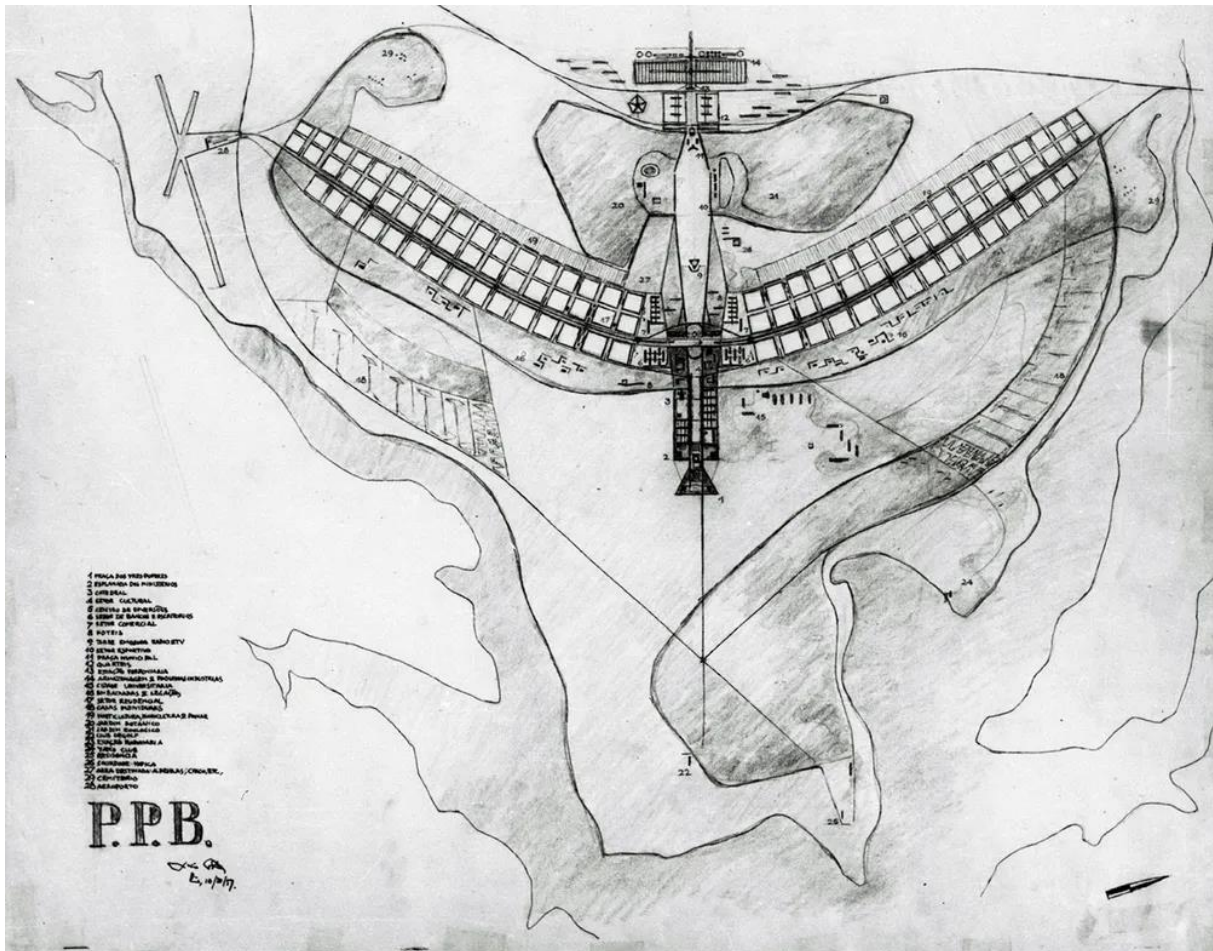
Disponível em:

[https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/24902/1/VV%20como%20sistema\\_vol%20I%20e%20II\\_capas%2C%20resumo%2C%20indice%2C%20bibliografia%2C%20creditos%20imagens.pdf](https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/24902/1/VV%20como%20sistema_vol%20I%20e%20II_capas%2C%20resumo%2C%20indice%2C%20bibliografia%2C%20creditos%20imagens.pdf). Acesso em: 21 fev. 2024.

O aspecto rodoviarista presente no projeto de Brasília relaciona-se ao contexto de industrialização que o Brasil vivia no final dos anos 1950, sob o governo de Juscelino Kubitschek, que promoveu a instalação da indústria automobilística no país. Até aquele momento, o espaço destinado aos automóveis não era uma questão importante no projeto das habitações e edifícios brasileiros, muito menos a presença de áreas para garagem (SEGAWA, 2010).

A gradação social é um fator presente na proposta. De forma gradativa, as quadras eram ordenadas conforme seu valor, por exemplo, a diferença entre as quadras com blocos com 6 pavimentos próximas aos eixos rodoviário-residencial e as quadras com blocos de 3 pavimentos contíguas ao setor das embaixadas. De acordo com o plano de Lucio Costa, as superquadras são agrupadas de modo a garantir a coexistência social, sendo mais valorizadas aquelas mais contíguas à rodovia. Segundo ele (IPHAN, 2018a), as diferenças entre as quadras seriam neutralizadas pelo próprio agenciamento urbanístico proposto, proporcionando o conforto social. Então, entende-se que as distinções não estariam relacionadas ao plano urbanístico, sendo percebido apenas pela densidade, espaço e os materiais e acabamentos dos edifícios. Na perspectiva de evitar a criação de favelas na periferia urbana e rural do Plano Piloto, Lucio Costa em seu relatório deixa a cargo da NOVACAP impedir seu surgimento e propor, dentro da estrutura estabelecida, acomodações decentes e econômicas para a totalidade da população (IPHAN, 2018a).

A nível de partido, a primeira sugestão de alteração seria de Sir William Holford, membro da Comissão Julgadora do concurso para o plano-piloto. Foi sugerido, e posteriormente concretizado, que o conjunto urbano se deslocasse para leste, e que os lotes residenciais seriam transferidos para o outro lado do lago. O intuito do deslocamento seria reduzir a área vazia entre a cidade e a água, evitando-se possíveis ocupações indevidas desse espaço (IPHAN, 2018a).



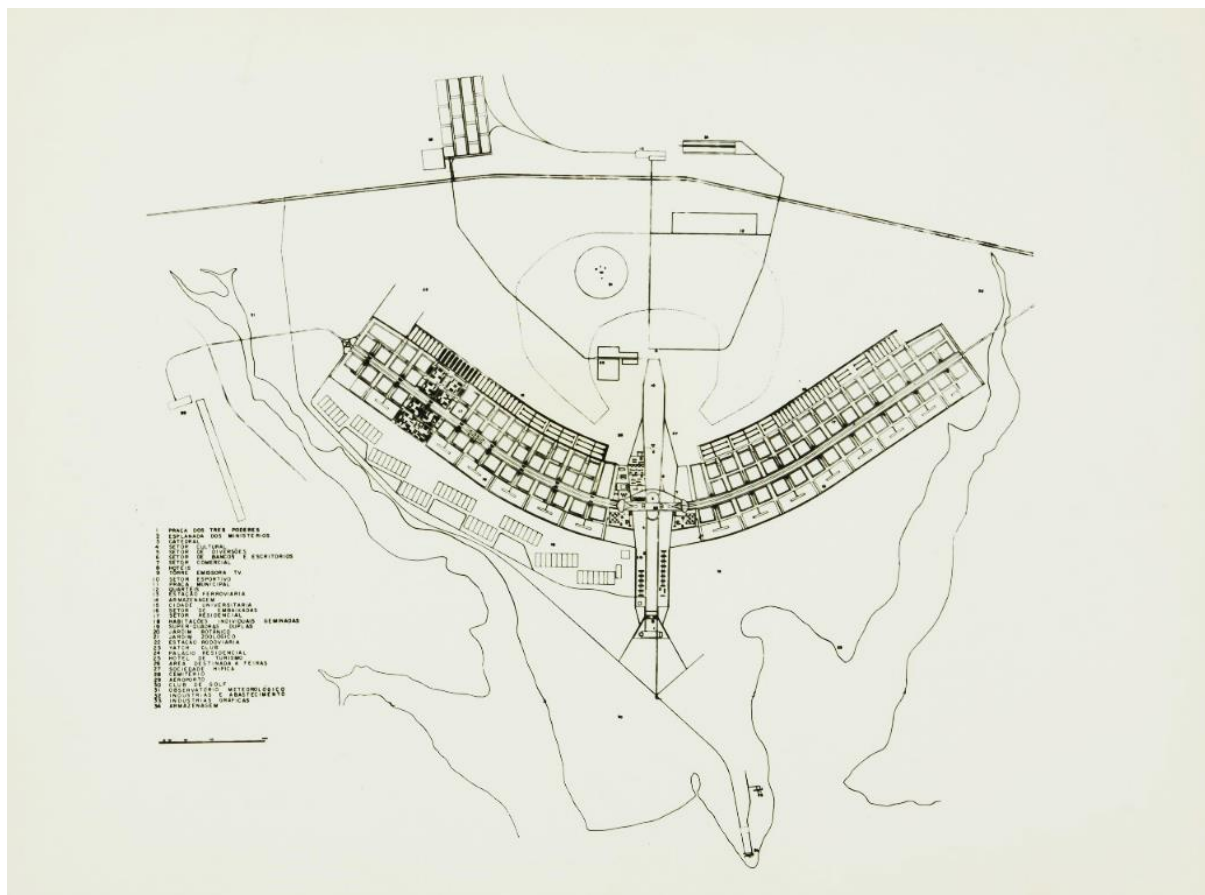
**Figura 22.** Esboço do Plano Piloto de Brasília.

Fonte: ARPDF (2024) *apud* CARVALHO, Projeto arquitetônico de Lucio Costa para Brasília completa 60 anos, G1 DF (2017).

Disponível em: <https://s2->

[g1.glbimg.com/l2Bo5hhN5ybHRmsMLCnK6AUqyDs=/0x0:5315x4165/1000x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal\\_photos/bs/2017/m/U/i7h82ISvKMdGRFRC8kCA/nov-d-4-4-b-19-1972-.jpg](https://s2-g1.glbimg.com/l2Bo5hhN5ybHRmsMLCnK6AUqyDs=/0x0:5315x4165/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2017/m/U/i7h82ISvKMdGRFRC8kCA/nov-d-4-4-b-19-1972-.jpg)

Acesso em: 21 fev. 2024.



**Figura 23.** Plano Piloto de Brasília.  
Fonte: ARPDF (2023).

Como consequência dessa mudança, o Eixo Rodoviário encurtou-se e ficou mais arqueado, dobrou-se a distância e extensão entre a estação rodoviária (região sudoeste da capital onde, posteriormente, seriam implantados os setores residenciais econômicos) e o Eixo Monumental. Posteriormente, a Divisão de Urbanismo criaria mais uma ordem de Superquadras a leste com gabarito de três pavimentos de blocos residenciais econômicos, diferente dos 6 andares do relatório. Com esse deslocamento e expansão da região oeste, as casas geminadas e o Setor de Grandes Áreas ocuparam um espaço próximo da zona central, onde originariamente estariam as feiras, exposições temporárias e circos. Do lado sul, a área antes destinada ao Jockey Clube e Jardim Zoológico foi ocupada pelo Setor de Indústrias Gráficas, pelo Observatório Meteorológico, e a partir dos anos 1970 também pelo Parque da Cidade.

Contíguo à Estrada Parque Indústrias e Abastecimento (EPIA) e à Estação Rodoferroviária, ao lado norte constitui-se o Setor Militar Urbano e ao lado sul foram implantadas as áreas residenciais econômicas (Cruzeiros Velho e Novo), como destacado anteriormente, já

previstas no plano-piloto entre as imediações do Parque Ferroviário e Setor de Indústria e Abastecimento, a quadra econômica (Sudoeste Econômico) após “Brasília Revisitada”, e os Setores Octogonais e Sudoeste.

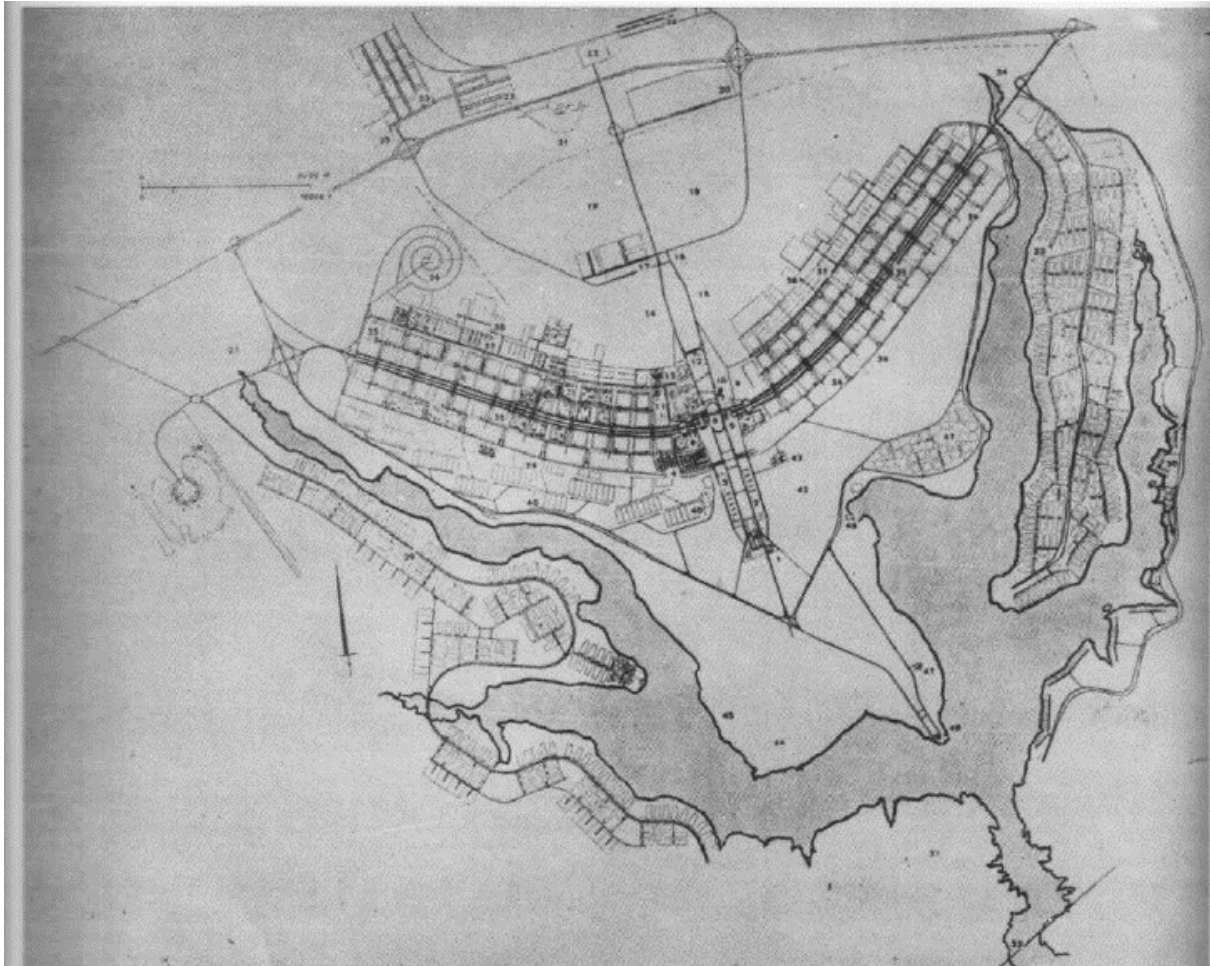


Fig. 324. Lúcio COSTA. Plano piloto de Brasília. 1957. Plano definitivo.

- |                                     |                                |                                     |                            |
|-------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| 1: Praça dos Três Poderes           | 12: torre de televisão         | 23: zona industrial                 | 37: casas geminadas        |
| 2: Esplanada dos Ministérios        | 13: setor de rádio e televisão | 24: estação de triagem              | 38, 39: superfícies livres |
| 3: catedral                         | 14: setor esportivo            | 25: cemitério                       | 40: embaixadas             |
| 4: setor administrativo             | 15: Jockey Clube               | 26: jardim zoológico                | 41: casas individuais      |
| 5: setor cultural                   | 16: praça municipal            | 27: jardim zoológico                | 42: cidade universitária   |
| 6: plataforma da estação rodoviária | 17: imprensa                   | 28: aeroporto provisório            | 43: Petrobrás              |
| 7: setor de espetáculos e lazer     | 18: bosque                     | 29 a 32: zonas residenciais (casas) | 44: golfe                  |
| 8: setor bancário                   | 19: meteorologia               | 33: lago                            | 45: hipódromo              |
| 9: setor comercial                  | 20: quartéis                   | 34: Jardim Botânico                 | 46: clube náutico          |
| 10: hotéis                          | 21: residências populares      | 35: superquadra                     | 47: Hotel Brasília Palace  |
| 11: setor dos hospitais             | 22: estação ferroviária        | 36: superquadra dupla               | 48: Palácio da Alvorada    |

**Figura 24.** Plano definitivo de Brasília.

Fonte: BRUAND (1981).

## Brasília Revisitada

Já no final dos anos 1980, a partir do Decreto distrital nº 10.829, o Plano Piloto de Brasília passaria a ser reconhecido localmente como patrimônio. Junto ao decreto, foi publicado “Brasília Revisitada”, texto de Lucio Costa onde o autor revisita seu projeto após quase 30 anos, faz recomendações e propõe novas alternativas para a densidade populacional da capital.

No decreto, em relação à manutenção da concepção urbanística do Plano Piloto de Brasília, são estabelecidas as quatro escalas distintas, características essenciais para a preservação da cidade: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica. Na “Carta de Atenas” de Le Corbusier (1933), a escala humana serviria como referência para o dimensionamento de todas as coisas no dispositivo. Todas as escalas estariam relacionadas à vida e às diversas funções do ser e as chaves do urbanismo estariam ligadas às funções do habitar, do trabalhar, do recrear-se, da circular. Tendo em vista a economia de tempo, a habitação na carta seria considerada o cerne das preocupações urbanísticas e o ponto de articulação de todas as medidas (IPHAN, 2018a).

A primeira vez que Lucio Costa relacionou Brasília ao termo “escala” foi em uma correspondência a Randal Espírito Santo Ferreira, presidente da Novacap, em 1961. Neste texto (“Sobre o problema da habitação em Brasília”), a capital foi concebida em três escalas: monumental, residencial e gregária (MACHADO, 2007).

Conforme Reis et al. (2015), esta retratação em três escalas também voltaria no texto “O urbanista defende sua cidade”, de 1967:

A cidade foi, de fato, concebida em função de três escalas diferentes: a escala coletiva ou monumental, a escala cotidiana ou residencial e a escala concentrada ou gregária; o jogo dessas três escalas é que lhe dará o caráter próprio definitivo. (COSTA, 2018, p. 302)

Diante disso, as escalas urbanísticas seriam a coerência entre a forma do espaço, sua função e sua simbologia. Na escala residencial, por exemplo, a função do habitar é a dominante, assim como a forma do espaço projetado visa acolher os moradores em um ambiente salubre e confortável (REIS et al., 2015).

De acordo com o Decreto distrital nº 10.829 de 1987, a escala residencial é caracterizada como modo de habitar próprio de Brasília. A escala estaria localizada ao longo das alas Sul e Norte do Eixo Rodoviário-Residencial. Além disso, os Setores de Habitação Individual Sul e Norte também seriam admitidos. Vale destacar que nesta definição do decreto, não é



definido de forma precisa a inclusão do Cruzeiro como parte da escala residencial de Brasília. Ficam entendidas de forma mais explícita as Superquadras do Plano Piloto como áreas primordiais para o conceito de escala residencial. Na escala bucólica seriam consideradas as partes da cidade criadas pela administração durante a implantação da capital onde os Setores de Habitações Econômicas poderiam ser encaixados, mesmo que sua finalidade esteja mais relacionada à escala residencial.



**Figura 25.** SQS 108, Marcel Gautherot (1960).  
Fonte: ARPDF (s.d) apud IPHAN (2018a).

A escala bucólica confere à Brasília seu caráter de cidade parque. Contudo, além da destinação ao lazer, a preservação paisagística seria outro aspecto ligado a esta dimensão. Seriam consideradas como áreas *non-aedificandi* de proteção e manutenção do cenário urbanístico da capital (DISTRITO FEDERAL, 1987a). As exceções seriam as edificações previstas na expansão residencial presentes no texto de “Brasília Revisitada”, em especial, relacionadas à implantação das Quadras Econômicas ao longo das vias de ligação entre Brasília e as cidades-satélites. Por mais que o Cruzeiro Velho e Novo tenham se consolidado antes das proposições da revisita à capital, de acordo com essa perspectiva, os setores poderiam ser compreendidos como inscritos nesta escala bucólica das Quadras Econômicas. Desse modo, assim como caracterizado, a preservação da paisagem do Plano Piloto passa a ser um aspecto importante como diretriz urbanística para o Cruzeiro.

Relacionado à Superquadra, a escala residencial caracteriza-se pela serenidade urbana, gabarito uniforme de seis pavimentos, o chão livre através dos pilotis e pela predominância do verde. Essas características representariam uma nova maneira de viver. A escala bucólica estaria presente em todas as escalas, mas, em especial, na residencial. A presença abundante do verde entremeado pelos blocos, caracteriza a escala bucólica nas Superquadras (REIS et al., 2015). Mas apesar da inegável singularidade de seu espaço urbano que a distingue de outras cidades e justifica sua inscrição na lista do Patrimônio Mundial, a capital destaca-se principalmente por suas áreas residenciais, o que, em sua concepção, aproximaria a escala humana ao cotidiano, a uma vida doméstica e familiar tradicional. A Superquadra seria considerada a mais importante contribuição de Brasília à história do urbanismo mundial (REIS et al., 2015). A proposta de Lucio Costa seria reaproximar habitante e sua morada a partir da reconexão dos aspectos bucólicos, dos ambientes livres e arborizados com os edifícios, construindo um espaço circundante de um desfruto campal em uma área urbana, distante das altas densidades e pressões da cidade.

Espacialmente, ela é intercalada por comércios locais, equipamentos de uso comum e de lazer, além de ser cercada por uma arborização densa que confere à área residencial um caráter de "pátio interno" urbano. Seria um imenso quintal de uso comum onde o objetivo principal seria o convívio coletivo. As fronteiras coletivas iriam além das áreas externas das edificações, perpassando o interior dos blocos através de seus pilotis, liberando o chão para todos e permitindo uma diversidade de caminhos para o pedestre. Essa característica se relaciona com o "direito de ir e vir", garantia constitucional assegurada a todos, que, na cidade, reforça um sentimento de cidadania (REIS et al., 2015). A partir da Superquadra, Lucio Costa romperia com a ideia do quarteirão convencional transformando-o em um amplo espaço verde locado de blocos com pilotis (REIS et al., 2015).

Em geral, as Superquadras seguiriam desenhos urbanos diferentes com padrões edilícios diversos, o que tornaria cada uma delas única. Contudo, apesar de seu potencial, as Superquadras sofrem com a dificuldade de conservação através do poder público e da comunidade, além do cenário de desconhecimento e desvalorização sobre sua história e importância para o urbanismo mundial. Cada vez mais suas características fundamentais estão sendo ameaçadas. As tendências se direcionam no sentido das ocupações irregulares dos pilotis e da construção de barreiras que impedem a circulação e a garantia do ir e vir. Sob essa perspectiva de desqualificação dos espaços livres das Superquadras, o projeto de habitar em Brasília acaba se distanciando do ideal e prejudicando a experiência do lugar para

as futuras gerações (REIS et al., 2015).

### **Quadras econômicas**

A proposta de Lucio Costa para Brasília conferiu à cidade uma dimensão espacial adequada ao papel cívico de capital do país. Seu plano inicial estabelecia uma população máxima de 500 mil habitantes, cujo limite de crescimento seria alcançado no ano 2000. Diferentemente do esperado, a nova capital recebeu gente não apenas para compor uma população de funcionários administrativos, mas também acolheu migrantes em busca de oportunidades. Esse movimento superou as expectativas dos planejadores que não previram essa migração nem o alojamento permanente dos trabalhadores da construção de Brasília.

Preocupado, Lucio Costa demandou aos responsáveis pelo desenvolvimento da capital que evitassem que o maior espraiamento “suburbano” em direção ao núcleo original, visto que a consolidação de ocupações urbanas em áreas contiguas, na faixa verde destinada ao uso rural, já era realidade. Em 1985, através de contato com o então governador José Aparecido, o urbanista propôs, ao passo contrário do que se esperava, a franca ocupação por quadras econômicas das áreas disponíveis ao longo das vias de conexão na direção das cidades satélites. Essas quadras e o novo modo de vida seriam destinadas a proletários de vários níveis e a metade das unidades seriam ocupadas por apartamentos mínimos (COSTA, 2018). Esses conjuntos urbanísticos seriam responsáveis por deter o espraiamento suburbano desordenado, delimitando o cinturão urbano edificado e as áreas destinadas à cultura hortigranjeira planejada.

O projeto das Quadras Econômicas em “Brasília Revisitada” para este cenário pós-construção seria uma reciclagem de uma proposta de sua autoria, datada de 1972, que não fora aproveitada e que seria destinada a bairro de Alagados, em Salvador, Bahia. Seria um projeto de habitação social à população da cidade com o objetivo de mitigar o crescimento das

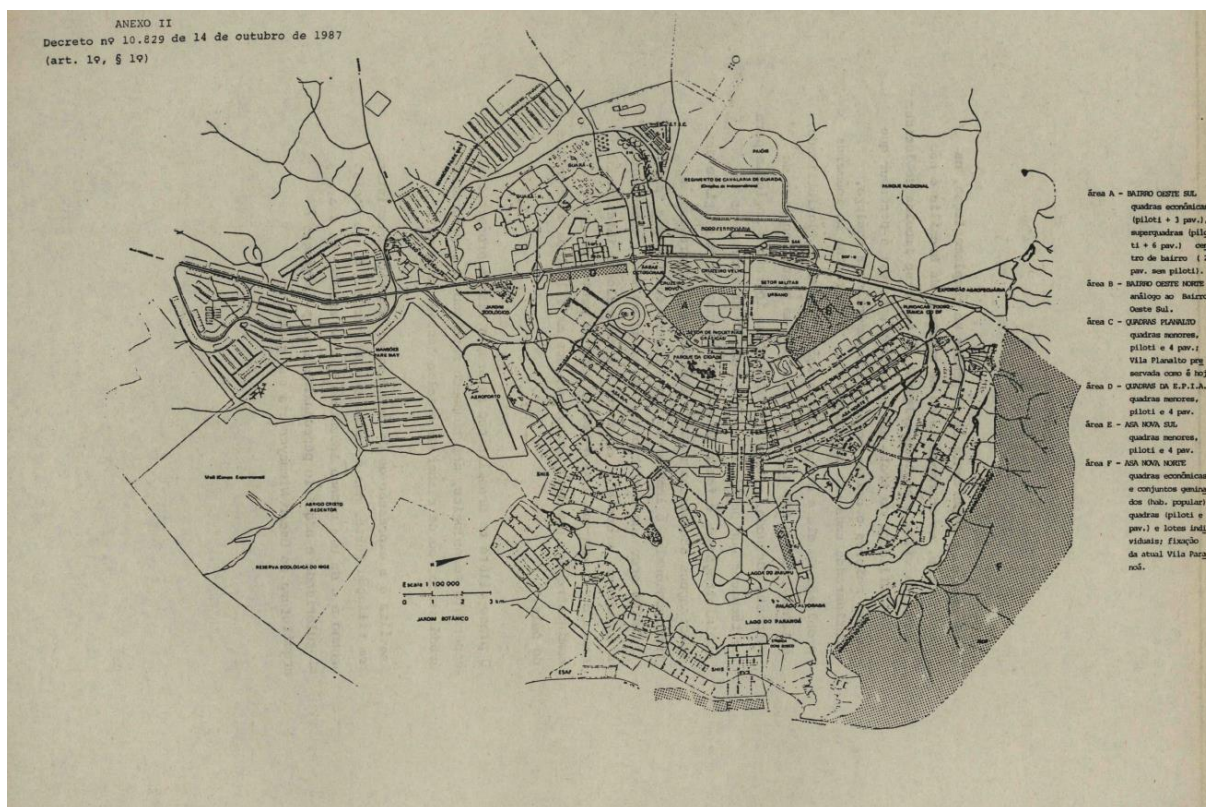
ocupações urbanas informais<sup>9</sup> (COSTA, 2018). Conforme o arquiteto:

Agora, na retomada da normalidade político-administrativa, o novo governo da cidade está diante de um impasse. É que, no louvável intuito de preservar a Identidade simbólica da capital — ou seja, o chamado Plano Piloto — a administração anterior vinha adotando a política da descentralização e de uma antecipada dispersão periférica em detrimento da matriz urbana ainda incompleta. Daí a iniciativa de projetar novas cidades satélites e de pretender implantar oneroso sistema de transporte de massa, quando as largas vias de conexão com Brasília propriamente dita, ainda vazias, estão a pedir sem maior ônus, antes pelo contrário, uma ocupação marginal, arquitetonicamente concebida e urbanisticamente definida destinada à habitação de padrão econômico (COSTA, 2018, p.23).

A proposta de adensamento e expansão com Quadras Econômicas apresentada em “Brasília Revisitada” recomendou seis áreas para ocupação residencial multifamiliar, diretamente vinculadas ao Plano Piloto e suas escalas, quatro dentro do perímetro de preservação, posteriormente proposto pelo Decreto nº 10.829/87, e duas à margem leste do Lago Paranoá.

---

<sup>9</sup> Adeildo Viegas de Lima e Maria Elisa Costa (1985) em “Brasília 57-85 (do plano-piloto ao Plano Piloto) ressaltam que as quadras econômicas de 1972 para Alagados, Salvador, seriam originalmente uma proposta para as quadras do Cruzeiro Novo, implantado em 1967. Os autores acrescentam: “Cabe observar que o traçado do Cruzeiro Novo é uma desvirtuação imperdoável de uma proposta de Lucio Costa para implantação urbana com trama viária em losangos articulados por pequenas praças, proposta sugerida mais tarde para a urbanização dos Alagados em Salvador (...)” (LIMA; COSTA, 1985, p. 88).



**Figura 26.** Áreas de expansão urbana previstas por “Brasília Revisitada”.  
Fonte: COSTA (1987).

Nas Áreas A e B (Bairros Oeste Sul e Norte), resultantes “da distância excessiva entre a Praça Municipal e a Estrada Parque Indústria e Abastecimento decorrente do deslocamento do conjunto urbano em direção ao lago recomendado por Sir William Holford no Julgamento do concurso” (COSTA, 1987, p. 28), e que atualmente correspondem ao bairro Sudoeste e Noroeste, foram previstas Quadras Econômicas para responder à demanda habitacional popular e Superquadras para classe média. Atualmente, o projeto do Noroeste seguiu apenas com a proposta das Superquadras.

Na Área C (Quadras Planalto), foram previstas, deste de 1984, pequenas quadras com blocos com quatro pavimentos e pilotis, ao longo da via Estrada de Hotéis de Turismo (EHT) de modo a evitar a expansão da Vila Planalto (COSTA, 1987).

Na Área D (Quadras EPIA), foram previstas ocupações por pequenas quadras, assim como as Quadras Planalto, ou Quadras Econômicas, e usos que implicassem baixa densidade de ocupação. Atualmente, a área é ocupada pelo Setor Policial (SPO) e pelo Setor de Múltiplas Atividades Sul (SMAS) (COSTA, 1987).

Na Área E (Asa Nova Sul), em uma área do Lago Sul, foi sugerida uma ocupação linear por

pequenas quadras como o modelo das Quadras Planalto. Hoje, a área é ocupada por condomínios (COSTA, 1987).

E para Área F (Asa Nova Norte), caracterizada por uma área mais extensa e com “topografia peculiar” (COSTA, 1987, p. 30), foi proposta uma ocupação por Quadras Econômicas ou conjuntos geminados unifamiliares, próxima à Região Administrativa do Paranoá. Ademais, prever-se-ia um gabarito uniforme, com edifícios de até quatro pavimentos, mantendo a “serenidade” da linha do horizonte. Hoje, o território é definido como Setor Habitacional de Regularização Taquari com um conjunto de poligonais caracterizados como Áreas de Regularização de Interesse Específico (ARINE) (COSTA, 1987).

No fim, a maioria das áreas habitacionais não foram efetivamente implantadas. Apenas duas quadras econômicas foram construídas: uma na Quadra Residencial Sudoeste (QRSW), também conhecida como Sudoeste Econômico, área contígua ao Observatório Meteorológico e parte do Cruzeiro até 2003; e outra na Quadra Econômica Lucio Costa (QELC), inserida na Região Administrativa do Guará e às margens da Estrada Parque Taguatinga (EPTG), importante eixo de ligação entre o Plano Piloto e outras cidades da região oeste do DF.

Para Costa (2018), a responsabilidade social do planejador iria além das edificações, mas também em prover a comodidade e facilidade da vida comunitária. Desse modo, ao projeto do conjunto habitacional, de forma a atender às conveniências familiar, prever-se-iam comércios, lojas de ofícios, além do serviço de assistência social com pequeno ambulatório e escola primária. As questões específicas de cada idade também seriam relevantes. Seria proposto um alpendre para os mais velhos, no núcleo da quadra, que serviria como ponto de encontro, entretenimento e descanso (COSTA, 2018).

Lucio Costa (2018) enxergava que o problema residencial do proletariado brasileiro, que representa uma grande parcela da população e que em sua maioria deteria uma renda familiar baixa, não vinha sendo encarado de forma eficaz. A população não teria o direito ao mínimo necessário para uma vida familiar cotidiana plena. Como resposta, o projetista encontrou na “casa mínima” uma alternativa. Seja em casas geminadas ou em prédios de apartamentos com três a quatro pisos, ela seria solução mínima para oferecer o indispensável a essas famílias. Em contrapartida, Costa (2018) ressalta que os “cubículos” ou casas minúsculas deveriam ser definitivamente abolidas. Esses modelos descenderiam de resquícios escravocratas ainda latentes no país de habitações insalubres e sub-humanas (COSTA, 2018).

No fim, no Distrito Federal foram oficializadas outras áreas urbanas periféricas para abrigar

uma população que não tinha condições de comprar um imóvel no centro. Estas áreas ficaram conhecidas como cidades-satélites que, já em 1985, contavam com uma população total de quase 1,1 milhão de habitantes, quase três vezes a do Plano Piloto. Diante disso, Brasília passaria a não se resumir mais ao Plano Piloto de Lucio Costa. O Distrito Federal, em constante crescimento, incorpora novos núcleos urbanos ao seu território, formando um complexo metropolitano. Esse fenômeno de conurbação revela que Brasília se assemelha a outras cidades, tendo apenas uma parte originalmente planejada (SEGAWA, 2010).

### **Sobre a preservação da produção moderna**

O movimento moderno na arquitetura e no urbanismo definiu a estética do século XX a qual se perpetua até hoje. Ao longo das décadas, sua preservação foi se tornando tão significativa quanto a de outros períodos historicamente relevantes. Contudo, a arquitetura moderna enfrentava constantes ameaças contra sua integridade, seja por conta da obsolescência dos materiais, uso ou função dos edifícios, seja por seu abandono, demolição ou falta de valorização (PRUDON, 2008).

O final da década de 1980 foi marcada pela criação do Docomomo (Comitê Internacional para Documentação e Conservação de Edifícios, Sítios e Bairros do Movimento Moderno). Ele representou um marco na sistematização dos trabalhos de preservação da arquitetura e urbanismo moderno. A partir desse Comitê, as principais obras de referência do modernismo ganharam visibilidade e tiveram amplo acesso público. Depois de anos sem proteção formal, as obras modernistas tinham um fórum de defesa (NASCIMENTO, 2011).

Face a ampla quantidade e extensão do legado moderno, estudos e inventários sistemáticos das obras não tiveram grandes dificuldades de serem produzidos. Assim, o Docomomo percebe o vasto acervo de conhecimento de bens culturais do movimento moderno e enxerga a variedade de edifícios, soluções e novos desafios de preservação. O relevante trabalho do Comitê ampliou o interesse pela arquitetura do século XX se aproximando cada vez mais às organizações de preservação, tal como o Comitê do Patrimônio Mundial da UNESCO (NASCIMENTO, 2011).

O Comitê do Patrimônio Mundial é encarregado de garantir a implementação da Convenção

do Patrimônio Mundial<sup>10</sup> cujas atribuições também estão relacionadas a avaliação das candidaturas de bens ao reconhecimento como Patrimônio Mundial da UNESCO. Este Comitê é formado por 21 Estados-Membros eleitos que se reúnem anualmente para analisar a gestão dos atuais Sítios do Patrimônio Mundial declarados, além de examinar as candidaturas em processo de avaliação (IPHAN, 2017). Conforme o contexto do movimento moderno e as ações do Docomomo, o Comitê da UNESCO percebe a necessidade de inclusão de outras expressões culturais, em especial as produzidas no século XX, de modo a balancear a representatividade da lista de patrimônio mundial (NASCIMENTO, 2011).

O movimento moderno acabou influenciando no processo de ampliação dos conceitos do patrimônio. A autenticidade e os critérios de restauração se tornaram uma questão que ainda permeia as discussões sobre a preservação das obras. Além dos burocráticos procedimentos e políticas patrimoniais da UNESCO, ainda existia uma dificuldade em valorar o moderno, visto que sua produção e técnica construtiva ainda eram bem recentes. Como resumido por Nascimento (2011, p. 51), para a nomeação, proponente devia “(...) comprovar o valor universal e condições de integridades da obra, apresentar plano de gestão para a área, e (...) ter proteção de lei em seus países de origem”.

Ao fim, os aprofundamentos sobre os conceitos corroboraram para alguns consensos. Dentre elas, podemos citar a aplicabilidades das cartas de conservação para bens do passado e recentes, ainda que existam desafios técnicos específicos (NASCIMENTO, 2011).

---

10 A Convenção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural, adotada pela UNESCO em 1972, visa promover a preservação de bens culturais e naturais da humanidade. Esta ação internacional tem a pretensão de valorizar os elementos que representam a identidade das nações. Os países que são parte deste acordo têm o papel de indicar quais bens culturais e naturais merecem ser incluídos na Lista do Patrimônio Mundial. As candidaturas são avaliadas por especialistas do ICOMOS (Conselho Internacional de Monumentos e Sítios) e da IUCN (União Internacional para a Conservação da Natureza), sendo aprovadas anualmente pelo Comitê do Patrimônio Mundial. No ano de 1978 o Brasil aderiu a Convenção (IPHAN, 2011)



Nos últimos anos, o patrimônio moderno estabeleceu a sua própria história e diretrizes e desafiou o estabelecimento de alguns de seus conceitos fundamentais de preservação. Segundo Prudon (2008), a evolução do debate sobre o patrimônio moderno, envolve, entre outros itens: a expansão contínua da compreensão do modernismo através de um estudo mais aprofundado; desenvolvimento de princípios e ferramentas apropriados; reconhecer a temporalidade das interpretações; e permitir a flexibilidade de reavaliações do patrimônio no decorrer do tempo.

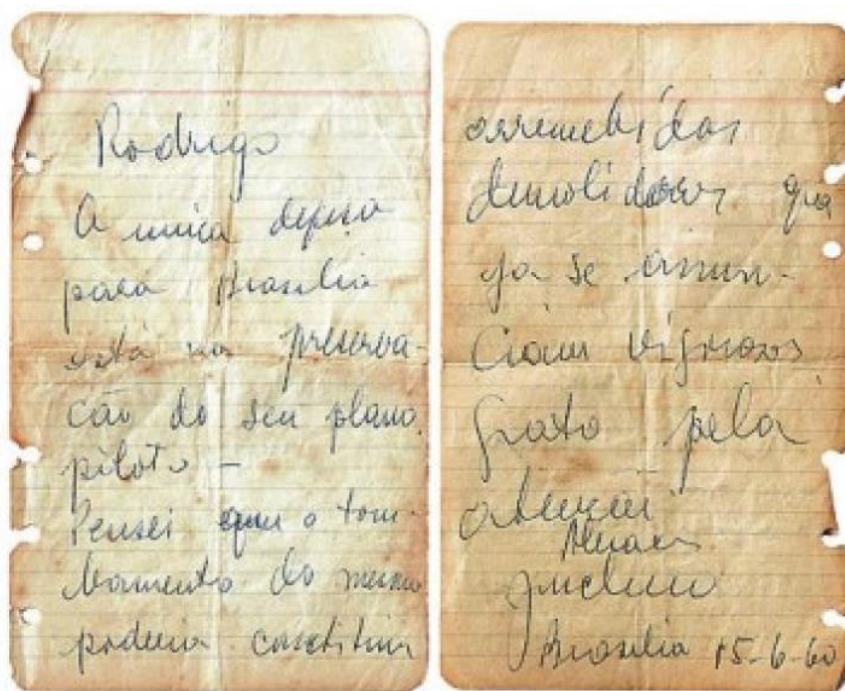
### **O Plano Piloto de Brasília e sua preservação**

Diante da unicidade de seu conjunto urbanístico-arquitetônico, Brasília é reconhecida como uma cidade-patrimônio (REIS et al., 2015). O IPHAN, como instituição destinada a preservar o patrimônio de valor à sociedade brasileira, é um dos principais entes responsáveis pela garantia da manutenção e preservação da configuração urbana da capital (REIS et al., 2015). O instituto, como organização de preservação do patrimônio cultural brasileiro, surgiu na década de 1930. A legislação responsável por iniciar esse processo foi o Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, assinado por Getúlio Vargas. De modo geral, o decreto dispõe sobre a organização da proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, o tombamento e seus efeitos. De acordo com a legislação, o patrimônio histórico e artístico nacional constitui-se como conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país, seja por seu interesse público de conservação, por seu vínculo com a história brasileira, por seu excepcional valor artístico ou bibliográfico, arqueológico ou etnográfico (BRASIL, 1937).

Na época, o interesse do Estado era a promoção e divulgação dos valores nacionais na busca de uma identidade brasileira com o objetivo de fortalecimento e unificação da nação (REIS et al., 2015). O patrimônio histórico e artístico nacional, agora regido por lei, altera o entendimento absolutista da propriedade da coisa pública ou privada. A legislação patrimonial torna-se efetivamente importante no ordenamento jurídico a partir do instrumento de tombamento de bem culturais (REIS et al., 2015).

Segundo Brandão (2013), a ansiedade com a preservação de Brasília se daria no mesmo ano de sua inauguração. A primeira sugestão de tombamento viria do próprio Presidente Juscelino Kubitschek por meio de uma correspondência ao então presidente do IPHAN, Rodrigo Mello de Franco de Andrade. Em resumo, no bilhete Juscelino se apresenta preocupado com a integridade de Brasília, assim, solicitando a verificação da possibilidade de enquadramento da capital como patrimônio. Para ele, transformá-la em patrimônio

garantiria uma segurança, superior à lei que ainda era dúvida de aprovação no Congresso Nacional (SEDUH, 2017).



**Figura 27.** Trecho do bilhete de Juscelino Kubitschek ao presidente do IPHAN.  
Fonte: CATÁLOGO DA EXPOSIÇÃO LUCIO COSTA (2010) *apud* BRANDÃO (2013).

Ainda em 1960, a preocupação do governo sobre a preservação da cidade se formalizou através da Lei nº. 3.751/60 – Lei Santiago Dantas, que seria a primeira lei orgânica do Distrito Federal que trata sobre organização administrativa do Distrito Federal, a partir da mudança da capital para Brasília. Nesta lei fica estabelecida a primeira diretriz legal relacionada a sua preservação: “Art. 38. *Qualquer alteração no plano-piloto, a que obedece a urbanização de Brasília, depende de autorização em lei federal*” (BRASIL, 1960a). Na época, o Poder Executivo era de responsabilidade da Prefeitura do Distrito Federal (SEDUH, 2017).

Após dois meses da inauguração, foi aprovado o primeiro Código de Obras de Brasília (BRANDÃO, 2013), Decreto n.º 7, de 13 de junho de 1960 (DISTRITO FEDERAL, 1960). Através deste decreto, a Prefeitura do Distrito Federal, consolidou as normativas para a construção em Brasília (SEDUH, 2017) e deu estado legal a soluções e acréscimos ao projeto original que já vinham sendo praticadas (BRANDÃO, 2013 *apud* FICHER *et al*, 2009). Por exemplo, quanto ao gabarito dos blocos residenciais das Superquadras, o código se refere ao gabarito uniforme, seis pavimentos e pilotis. Além disso, o texto reafirma que os proprietários poderiam construir apenas no andar térreo, mantendo a superfície aberta como

servidão pública. Segundo Brandão (2013), esta poderia ser a primeira legislação que condicionaria os blocos das superquadras às recomendações do Relatório do Plano Piloto.

Em dezembro de 1964, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU). A sua lei de criação (Lei nº 4.545) também dispunha sobre suas competências e seu papel no Distrito Federal. Dentre elas, o conselho era responsável por orientar, com o apoio da Secretaria de Viação e Obras (SVO), os planejamentos urbanísticos e arquitetônicos da capital; gerir iniciativas relativas ao interesse urbanístico do Distrito Federal; e opinar sobre os projetos de urbanismo e arquitetura pretendidos para a área do Plano Piloto. Em 1986, por meio da Lei nº 7.456, a entidade passa a ser denominada como Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente (CAUMA) e inclui em suas atribuições a defesa e conservação do meio ambiente (SEDUH, 2017).

Em 1967 foi aprovado do Código de Edificações de Brasília, Decreto “N” nº 596, de 8 de março de 1967. Ele dispunha sobre zoneamento, edificações, licenciamento e fiscalização de projetos, e execução de todas as obras públicas e particulares de Brasília. Fariam parte do Código as propostas do Relatório do Plano Piloto de Brasília (SEDUH, 2017). Devido a isso, ele se referiria somente os setores inscrito no Plano Piloto, incluindo o Cruzeiro, e decorrente ao ano, também o Cruzeiro Novo. Em relação às normativas aplicadas a Habitações Coletivas Econômica no Código, Seção II, do Art. 149 ao Art.157, destaca-se que elas ficariam desobrigadas de construir garagens subterrâneas e portas de acesso social e de serviço independentes para cada apartamento. Ficam permitidos doze apartamentos por andar, e para os edifícios de habitações coletivas construídas sobre pilotis, não seriam aprovados projetos com construções que prejudicassem a utilização dos espaços no pavimento térreo. Também fica estabelecido que deveria ser prevista, para recreação e circulação, a pavimentação de, no mínimo, 40% da área de projeção do bloco. Ademais seriam proibidos apartamentos menores que 40,00 m<sup>2</sup> de área útil e seria obrigatório um apartamento destinado a zelador, com área máxima de 50,00 m<sup>2</sup>.

Em 1974, houve o I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, onde Lucio Costa aponta as características fundamentais da concepção da capital que deveriam ser preservadas. Em relação às áreas residenciais, ele destaca a conservação dos seis pavimentos nas Superquadras e a ausência de tratamento dos pavimentos térreos pela população. Ainda neste seminário, Lucio Costa declara a necessidade de criação de áreas adequadas para a expansão urbana, evitando a junção de núcleos urbanos informais à matriz, Plano Piloto, e propõe a implantação de Quadras Econômicas pela extensão das vias de ligação entre Brasília

e as Cidades-Satélites (BRANDÃO, 2013). Como visto antes neste trabalho, esta proposta seria acrescentada em “Brasília Revisitada”.

Em 1977, o Senado aprovou o Decreto Legislativo nº. 74/77, que homologa o texto da convenção relativa à Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural realizada em Paris, de 17 de outubro a 21 de novembro de 1972 e aprovado pela Conferência Geral da UNESCO, em sua XVII sessão. Em suma, o texto estabelece as definições para patrimônio cultural e natural diretrizes de proteção nacional e internacional, cria o Comitê do Patrimônio Mundial e o Fundo do Patrimônio Mundial, define as condições e modalidades da assistência internacional e faz as disposições finais (BRANDÃO, 2013).

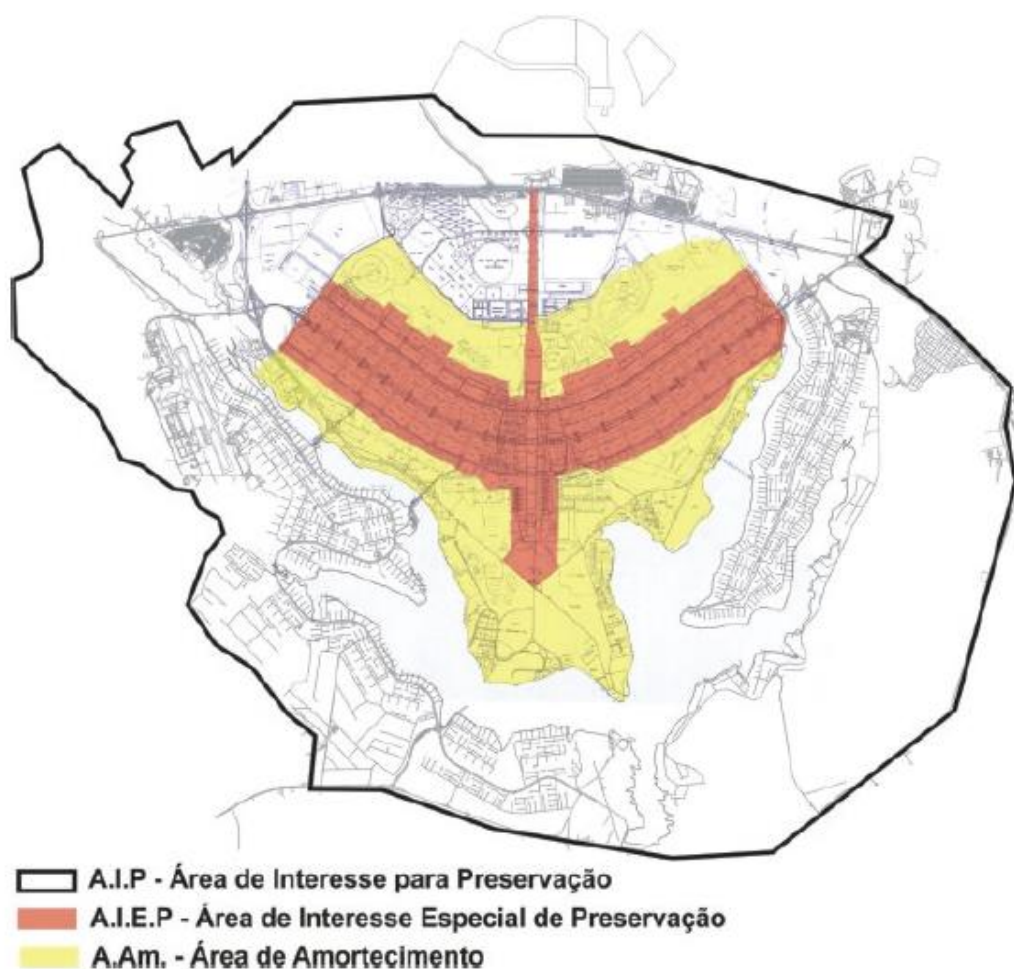
Nos anos 1970, o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) iniciaria as discussões sobre as questões que estariam ameaçando a identidade de Brasília, principalmente em relação a seus limites físicos. Um problema importante seria a ausência de um plano físico-espacial que se voltasse diretamente ao controle das Áreas de Preservação da capital (BRANDÃO, 2013).

Para tratar destas demandas, em 1981 foi criado e oficializado pelo Decreto nº 5.819/81 o Grupo de Trabalho, GT-Brasília, para estudar, propor e aderir medidas que visassem à preservação do Patrimônio Histórico e Cultural da capital. O grupo contava com a participação da Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico – DePHA, órgão distrital, Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN e da Fundação Pró-Memória do Ministério da Educação e Cultura.

Conforme Brandão (2013), entre os aspectos principais do GT-Brasília, se ressalta a utilização de uma abordagem mais abrangente sobre o entendimento da região de patrimônio cultural da capital, considerando o Distrito Federal como um todo. Além disso, o estudo desenvolvido pelo grupo em relação à preservação do espaço urbano do Plano Piloto tinha como referência dois princípios básicos. Primeiro, declaram que a manutenção das características morfológicas da cidade é essencial para a absorção de sua imagem para seus moradores. Segundo, indicam a necessidade de maleabilidade e transformação do espaço urbano de acordo com as práticas sociais. Desse modo, o grupo coloca a apreensão do patrimônio pela população como fundamento importante de seleção (BRANDÃO, 2013).

De acordo com Brandão (2013), considerando o processo dinâmico da cidade, em estudo sobre as tendências de mudança, o GT-Brasília estabeleceria dois períodos para comparação: a origem da cidade (Relatório do Plano Piloto de Brasília) e o momento de estudo. O Grupo

propôs a partição do Plano Piloto em três áreas diferentes consoante o interesse histórico: Área de Interesse Especial de Preservação (AIEsp) – abrange os dois eixos principais da cidade e o centro urbano do Plano Piloto, ou seja, núcleo do projeto original de Brasília, com um controle mais rígido de preservação; Área de Interesse de Preservação (AIP), contando com o núcleo original e áreas adjacentes com densidades baixas e médias, como o Cruzeiro, por exemplo, e área de uso de parque como o Jardim Zoológico, com controle mais flexível; e Área de Amortecimento (A.Am) – áreas de entorno imediato, com baixa densidade sob preocupações paisagísticas em relação ao núcleo (BRANDÃO, 2013).



**Figura 28.** Níveis de preservação.

Fonte: SÍNTESE DOS TRABALHOS – GT-BRASÍLIA (1985) *apud* BRANDÃO (2013).

Dentre as recomendações do GT-Brasília, temos a “preservação dinâmica”, conceito “fundamentado na manutenção de suas características essenciais, que lhe dão identidade, e na transformação daquelas que causam problemas à sua funcionalidade, considerando a dinâmica que as práticas sociais conferem ao espaço urbano” (BRANDÃO, 2013, p. 128).

Entretanto, em razão da dificuldade de integração com os gestores locais, a preservação não foi incluída como política urbana.

Em 1985, foi lançado o documento “Brasília 57-85 do plano piloto ao Plano Piloto” desenvolvido por Maria Elisa Costa, Adeildo Viegas de Lima e orientado por Lucio Costa. Esse estudo sobre as características de Brasília e suas mudanças foi um trabalho conjunto entre a Secretaria de Viação e Obras (SVO) e a Terracap. Trabalhando a partir dos dois pontos de referência, assim como GT-Brasília, seu objetivo era identificar as possíveis soluções para os problemas da época. Contudo, de acordo com Brandão (2013), se comparado aos estudos desenvolvidos pelo grupo, este conta com uma abordagem mais restritiva, admitindo poucas alterações. Dentre as sugestões, também está incluso o tombamento do conjunto urbanístico.

No mesmo ano, segundo Brandão (2013), o governador José Aparecido, após visita ao Diretor Geral da UNESCO em Paris, retomou os estudos de preservação elaborados pelo GT-Brasília, tendo em vista o interesse da inclusão da cidade como bem contemporâneo à Lista do Patrimônio Mundial. Em 1986, o ICOMOS (Conselho Internacional de Monumentos e Sítios) finalizou o estudo sobre as medidas e instruções para inclusão de bens modernos à lista. Após diversas negociações entre a UNESCO e o GDF, a candidatura de Brasília à Lista do Patrimônio foi aprovada. Assim, diante da urgência, o GT-Brasília foi convocado para a desenvolvimento do Dossiê a ser enviado à UNESCO (BRANDÃO, 2013).

Em suma, no documento de inscrição, foram identificados os bens a serem preservados, o espaço projetado e as etapas históricas de ocupação do território e construção da capital. Para a proteção, foi orientada a partição em três áreas de interesse, como a pouco levantado. Dentre as justificativas apresentadas na ficha e destacadas por Brandão (2013), ressalta-se: o reconhecimento da relevância da capital dentro do contexto histórico brasileiro e aplicação e superação do pensamento urbanístico e arquitetônico moderno, inspirado no CIAM e Carta de Atenas, adequando os princípios universais à própria cultura e contexto.

Em 1987, foi encaminhado ao ICOMOS um Dossiê mais detalhado e completo, e em maio do mesmo ano, o relator do processo se declara favorável à inscrição de Brasília à Lista do Patrimônio Mundial. O relatório destaca a unicidade da capital diante da raridade de uma construção baseada em princípios urbanísticos do século XX. Entretanto, apesar de favorável, fica adiada a inscrição de Brasília pelo ICOMOS à lista devido à ausência de normativas que regulem e protejam o patrimônio a ser preservado. Assim, ante à exigência da UNESCO, foi agilizada a elaboração do Anteprojeto de Lei de Preservação do Patrimônio Histórico, Natural

e Urbano de Brasília pelo GT-Brasília. Contudo, Lucio Costa se opôs ao trabalho, pois, para ele, o essencial de Brasília, seu desenho, estava sendo colocado em segundo plano em relação à proposta de “preservação dinâmica” do grupo (BRANDÃO, 2013).

Devido à urgência do pedido, também não seria possível tombamento naquele momento pelo SPHAN e Congresso Nacional por conta do extenso processo de análise. Após sugestão pela Procuradoria-Geral do Distrito Federal, o Decreto nº 10.829 de 14/10/1987, redigido por Ítalo Campofiorito, regulamentaria o Art. 38 da Lei Federal nº 3.751/1960, que tratava da salvaguarda da concepção de Brasília. Anexo ao decreto, tem-se o estudo “Brasília Revisitada” elaborado por Lucio Costa após demanda do GDF. Conforme texto, fica entendido como bem a ser protegido o conjunto resultante da concepção urbanística da cidade e estabelece o perímetro de preservação. Desta forma, o decreto atenderia às exigências da UNESCO (definição de perímetro de preservação e apresentação de legislação elaborada pelo governo brasileiro).

Enviada a documentação, a inscrição de Brasília é aceita na Lista do Patrimônio Mundial em 07 de dezembro de 1987, durante a 11ª Reunião Ordinária do Comitê do Patrimônio Mundial da UNESCO. O Comitê recomendou a conservação dos atributos de sua concepção de 1956 (BRANDÃO, 2013). Dos seis critérios necessários para a inscrição da cidade para um bem cultural na lista, Brasília atendeu dois. A primeira foi por ser uma representação de uma obra prima criativa humana, e a segunda foi sobre excepcionalidade de conjunto arquitetônico e de paisagem que representa um período significativo da história (BRANDÃO, 2013).

Já em 1988, a Constituição Federal ampliaria o conceito de patrimônio. Conforme o art. 216 (BRASIL, 1988), o patrimônio cultural brasileiro constitui os bens de natureza material e imaterial, podendo ser individuais ou em conjunto, que façam referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos da sociedade brasileira. Essas referências podem ser relacionadas às formas de expressão; aos modos de criar, fazer e viver; às criações científicas, artísticas e tecnológicas; às obras, objetos, documentos, edificações e outros espaços de manifestações artístico-culturais; e aos conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. Também a partir da Constituição, o Distrito Federal conquistaria autonomia administrativa.

O Código de Obras e Edificações (COE) do Distrito Federal de 1989 inclui as propostas contidas no texto “Brasília Revisitada”. Além disso, adotando um novo molde de legislação, vincula as Normas de Edificação Uso e Gabarito (NGB). Essas normas, que vigoravam desde

1985, “definem as taxas, índices e demais parâmetros urbanísticos para os setores da cidade ou mesmo para cada unidade imobiliária” (BRANDÃO, 2013, p. 155). O COE de 1989 também consolidaria o zoneamento do Plano Piloto de Brasília, incluindo na poligonal as RAs do Guará, Núcleo Bandeirante e Cruzeiro, que haviam sido recém desmembradas da RA I de Brasília (BRANDÃO, 2013). Este zoneamento ficou consubstanciado na Planta Geral de Urbanismo – URB 89/89, que seria alterada para inclusão da área de influência da linha do metrô. A planta também serviria como base para a elaboração do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – PPCUB, em processo final de aprovação pelo GDF.



**Figura 29.** Planta Geral de Urbanismo – URB 89/89.  
Fonte: SISDUC (2024).

De acordo com Brandão (2013), o governador José Aparecido, tal como seus esforços para inscrição de Brasília na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO, também foi decisivo no processo de tombamento federal da cidade. Em resposta às preocupações da SPHAN a respeito da eficácia da legislação local para a preservação do plano urbanístico de Brasília, em 1990, Lucio Costa apresenta suas propostas através de carta (BRANDÃO, 2013). Eles subsidiariam o tombamento do conjunto urbano. Contudo, destaca-se a ausência de menção do entorno contíguo ao Plano Piloto de Brasília, importando-se apenas a preservação do projeto original.

Em 09 de março de 1990, o Conjunto Urbanístico de Brasília teve seu tombamento aprovado



por unanimidade pelo Conselho Consultivo da SPHAN em sua 138ª reunião. Dia 13 de março do mesmo ano foi publicada sua homologação no Diário Oficial e retificada no dia seguinte. Dia 14 de março foi feita a inscrição do conjunto no Livro do Tombo Histórico e a publicação da Portaria nº 04/1990 pelo SPHAN. A última definiria os critérios de preservação do conjunto tombado incorporando os mesmos contidos no Decreto nº 10.829/87 (BRANDÃO, 2013).

Em 1991, o Conjunto Urbanístico de Brasília também foi inscrito no Livro do Tombo dos Conjuntos Urbanos e Sítios Históricos do DePHA/DF, número 003, folhas 001 e 002. E em 1992, a Portaria nº 04/1990 seria substituída pela Portaria nº 314/92, pelo Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural (IBPC), anterior SPHAN, para a inclusão da prerrogativa de apresentação de projetos novos em áreas *non aedificandi* (BRANDÃO, 2013). O processo de tombamento de Brasília foi de responsabilidade do relator Eduardo Kneese de Melo, que levou em consideração as indicações de Lucio Costa do que importava para a cidade (SEDUH, 2017).

O primeiro monitoramento pela UNESCO do Conjunto Urbanístico de Brasília foi em 1993. Em suma, ele tem o objetivo de avaliar a condição de conservação do bem inscrito assim como acompanhar seu desenvolvimento. O monitoramento é uma atividade de rotina. Para que o bem seja mantido na lista, é necessário que ele se submeta às recomendações da UNESCO (BRANDÃO, 2013).

Em 1995, o Grupo de Trabalho Conjunto (GTC), constituído por profissionais do IPHAN, do IPDF e do DePHA, desenvolveram o estudo “Brasília Patrimônio Cultural Contemporâneo Critérios de Preservação para o Conjunto Urbanístico de Brasília”, que propunha diretrizes para a proteção da capital tombada já que consideravam que os instrumentos jurídicos naquele momento ainda não eram suficientes para garantir e respaldar tal preservação (BRANDÃO, 2013). De modo geral, neste estudo foram criadas quatro grandes áreas de preservação segundo o grau de prioridade de conservação das características fundamentais e simbólicas da concepção original. Elas ainda seriam subdivididas em subáreas seguindo critérios de configuração espacial e funcional. Ao fim, conforme Brandão (2013), este estudo não teve encaminhamento e foi arquivado.

Em 1997, Maria Elisa Costa enviou o documento “Notas Relativas ao Tombamento de Brasília” ao IPDF, como contribuição aos estudos para elaboração do Plano Diretor Local de Brasília. Neste texto, ela definiu algumas diretrizes para a preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, tendo como cerne as características fundamentais à manutenção da identidade da

cidade (BRANDÃO, 2013). Para isso, Maria Elisa Costa definiu os atributos de cada escala a partir de conceitos como elementos determinantes (contidos no projeto original de 1957), elementos incorporados (modificações e adaptações no plano urbanístico original durante detalhamento de projeto) e elementos complementares (acrescidos entre 1957 e 1990, seu tombamento) (BRANDÃO, 2013). Assim se definiu os elementos de cada uma das quatro escalas urbanas localizadas na área tombada. Nessa classificação, por exemplo, dentro da escala residencial, as Superquadras Sul e Norte seriam elementos dominantes, o Cruzeiro Velho um elemento incorporado, e o Cruzeiro Novo um elemento complementar. Segundo Brandão (2013), a partir do estudo de Maria Elisa Costa, outros foram desenvolvidos, como o “Detalhamento da Portaria 314”, “Normas de Preservação – NP 393” e “Critérios de Preservação para o Conjunto Urbanístico Tombado do Plano Piloto de Brasília”.

Em 1998, destaca-se o novo Código de Edificações do Distrito Federal. Este código passa a considerar a sigla COE para sua denominação. Os documentos integrantes referenciam o Decreto nº 13.059 de 1991 e o Decreto 16.677 de 1995. A partir deste normativos são estabelecidas as Normas de Edificações, Uso e Gabarito que configuram parâmetros específicos para o uso e construção de unidades imobiliárias (SEDUH, 2017). Em relação à área tombada, o código proibiu apenas o gradeamento dos pilotis nas projeções das Superquadras das Asas Sul e Norte, conforme o Art. 4º da Portaria nº 314/92 do IPHAN: *“A escala residencial, proporcionando uma nova maneira de viver, própria de Brasília, está configurada ao longo das alas Sul e Norte do Eixo Rodoviário Residencial”* (BRASIL, 1992). Desta maneira, abriram-se brechas para o cercamentos de blocos, como os do Cruzeiro Novo, que estão dentro da poligonal do Conjunto Urbanístico, mas não estão configuradas no Eixo Rodoviário Residencial.

Em 2001, foi realizada a segunda missão de monitoramento de Brasília pela UNESCO. Em relatório, foi reconhecida a possibilidade de a cidade ser aprovada no teste de autenticidade e integridade, mesmo no processo de desenvolvimento. Ou seja, apesar das alterações, Brasília ainda mantinha suas características essenciais. Mesmo assim, recomendou-se atenção ao entorno da área tombada e que as demais cidades do Distrito Federal fossem desenvolvidas para que as intercorrências sobre o Plano Piloto sejam reduzidas. Ademais, um Plano Diretor na salvaguarda da preservação da área tombada seria uma das prioridades (BRANDÃO, 2013).

Com a emenda à Lei Orgânica do Distrito Federal nº 49 de 2007, o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB) passou a ser um instrumento obrigatório e

integrante do Sistema de Planejamento Territorial e Urbano para o Conjunto Urbanístico de Brasília (SEDUH, 2017). Dentre os princípios norteadores da política de desenvolvimento urbano, conforme inciso IV do Art. 314, temos: “(...) a manutenção, segurança e preservação do patrimônio paisagístico, histórico, urbanístico, arquitetônico, artístico e cultural, considerada a condição de Brasília como Capital Federal e Patrimônio Cultural da Humanidade (...)” (DISTRITO FEDERAL, 1993). Competia unicamente ao Distrito Federal a elaboração e execução de Planos de Desenvolvimento Local. Assim, segundo o art. 316, § 1º, do LODF: “No sítio urbano tombado e inscrito como Patrimônio Cultural da Humanidade, o Plano de Desenvolvimento Local será representado pelo Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília” (DISTRITO FEDERAL, 1993). Qualquer alteração de uso e desafetação de área, a partir daquele momento, dependeria de lei complementar que deveria ser antecedida de participação popular e estudos de impacto aprovados pelo órgão de planejamento (SEDUH, 2017).

O CAUMA mudou seu nome para Conselho de Planejamento Territorial e Urbano (CONPLAN), conforme a Lei nº 353, de novembro de 1992. Ele seria o responsável por aprovar o primeiro Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT) (SEDUH, 2017). Somente após a revisão do PDOT em 2012, foi definida pela primeira vez uma zona específica para o Conjunto Urbanístico de Brasília (BRANDÃO, 2013). A Zona Urbana do Conjunto Tombado (ZUCT) é composta por quatro regiões administrativas: RAI – Brasília (parte), RAXI - Cruzeiro, RA XIX - Candangolândia e RA XXII - Sudoeste/Octogonal. Sobre as diretrizes da ZUCT, o art. 67 dispõe:

I – zelar pelo Conjunto Urbanístico de Brasília, bem tombado em âmbito federal e distrital;

II – harmonizar as demandas do desenvolvimento econômico e social e as necessidades da população com a preservação da concepção urbana de Brasília;

(..)

V – preservar as características essenciais das quatro escalas urbanísticas em que se traduz a concepção urbana do conjunto tombado, a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica;

VI – manter o conjunto urbanístico da área tombada como elemento de identificação na paisagem, assegurando-se a permeabilidade visual com seu entorno.

Parágrafo único. O Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília é o instrumento de planejamento e gestão do Conjunto Urbano Tombado e deverá

considerar a legislação federal e distrital competente, observando a especificidade do sítio urbano e a singularidade de sua concepção urbanística e de sua expressão arquitetônica (DISTRITO FEDERAL, 2012).

Além disso, o PDOT/2012 consolidaria o instrumento do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – PPCUB. No Capítulo II dos Instrumentos de Planejamento Territorial e Urbano, na Seção III Do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, o Plano de Ordenamento define:

Art. 153. O Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília é um instrumento de consolidação do regulamento de ordenação urbanística, de preservação do conjunto tombado e das diretrizes de planejamento, de controle de sua evolução espacial e de promoção do desenvolvimento econômico e social.

(...)

Art. 154. O Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília será elaborado em conformidade com os princípios, objetivos e diretrizes desta Lei Complementar e da legislação específica relacionada à proteção de bens do patrimônio cultural, histórico e paisagístico, e incluirá, além do indicado no art. 152, os seguintes itens:

I – os parâmetros de uso e ocupação do solo e as diretrizes de preservação e revitalização do sítio histórico urbano, que observarão a singularidade de sua concepção urbanística e arquitetônica;

II – os instrumentos urbanísticos, edifícios e de gestão, inclusive programa de atuação para a área tombada;

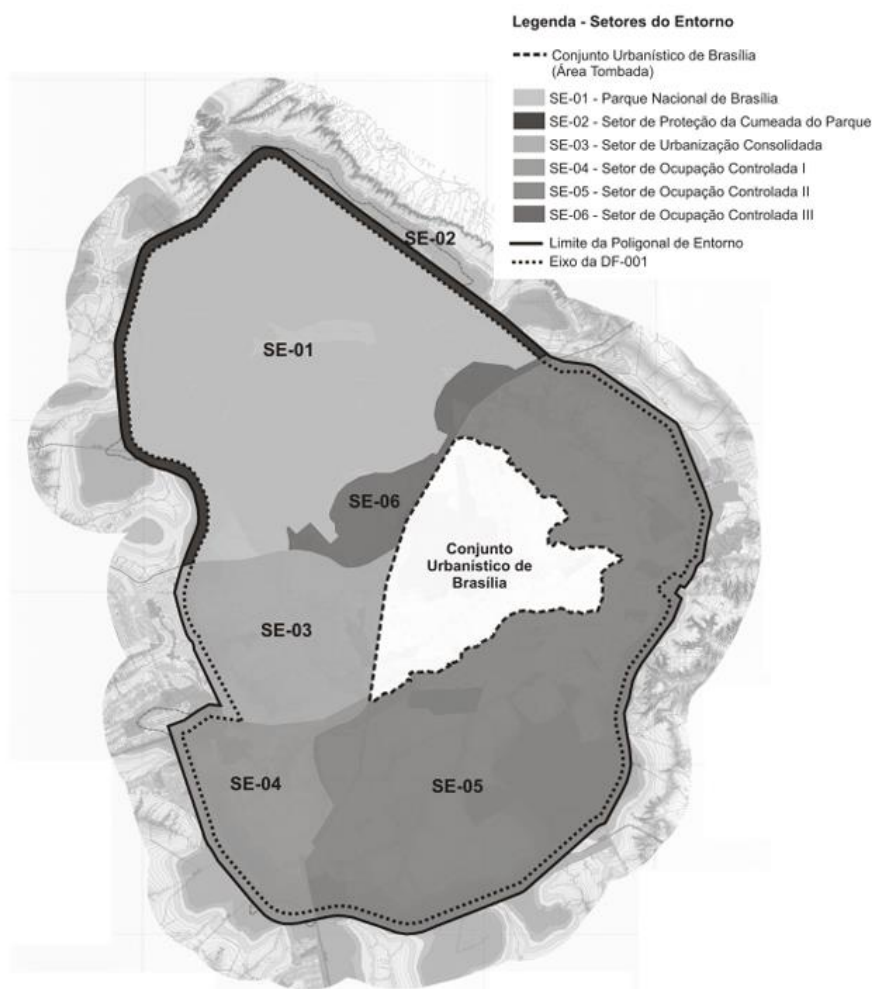
III – o sistema de gerenciamento, controle, acompanhamento e avaliação do plano.

(DISTRITO FEDERAL, 2012)

No contexto do desenvolvimento do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB), vale destacar a Portaria Federal nº 299/2004 do IPHAN, que instituiu o Plano de Preservação de Sítio Histórico Urbano (PPSH). Conforme Brandão (2013), essa abordagem já reconhecia que a preservação dos sítios históricos urbanos deveria ser respaldada por estratégias de planejamento e gestão urbana, com o objetivo de efetivamente cooperar para a salvaguarda dos sítios urbanos do país.

De acordo com Brandão (2013), os novos estudos de elaboração do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília - PPCUB começaram em simultâneo à revisão do PDOT. No início de 2012, a equipe responsável pelo PPCUB encaminhou a primeira minuta do

projeto de Lei Complementar. A terceira missão de monitoramento da UNESCO em 2012 teceu diversas críticas às propostas desta primeira minuta do plano de preservação, que, conforme os técnicos, entravam em conflito com as normas de proteção em vigor. Ademais, apontaram que as propostas de alteração de uso e ocupação do solo poderiam descaracterizar a originalidade do Plano Piloto de Brasília. Tendo isso em vista, foi Sugerida a revisão completa do documento produzido. Dentre outras críticas pontuais presentes no relatório da UNESCO, está o estado de degradação da avenida W3, a ocupação da orla do lago e a privatização de espaços públicos. Ele cita também a “zona tampão”, área de entorno do Conjunto Urbanístico de Brasília delimitada na Portaria nº 68/2012 pelo IPHAN. A UNESCO recomendou restrições ao uso e altura nesta área, que deverá ser monitorada pela organização visando garantir visibilidade da cidade (BRANDÃO, 2013).



**Figura 30.** ANEXO II - Mapa dos Setores do Entorno do Conjunto Urbanístico de Brasília.  
Fonte: IPHAN (2012).

Em 2016, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional do Distrito Federal (IPHAN-

DF) emitiu a Portaria nº 166, que complementou e detalhou as disposições do Decreto nº 10.829/1987 e da Portaria nº 314/1992, instrumentos de tombamento do Conjunto Urbanístico de Brasília (CUB). De modo geral, a Portaria nº 166 estabeleceu duas Macroáreas de Proteção, subdivididas em Zonas de Preservação, com critérios específicos para intervenção. As delimitações dessas áreas foram baseadas na divisão dos setores que compõem o CUB, considerando sua relevância histórica e urbanística (BRANDÃO, 2013). Apesar dos diversos estudos elaborados ao longo dos anos, esta portaria teria, até então, o maior detalhamento dos instrumentos de tombamento do CUB (SEDUH, 2017).

O Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília deve guiar todas as ações relacionadas aos parâmetros de uso e ocupação do solo, incluindo atualizações, complementações, substituições e elaboração de normas. Para isso, foi realizado o trabalho de reunir em um só documento cerca de 365 registros de diferentes tipos, como plantas gabarito, disposições do antigo Código de Edificações e normas inseridas nos formatos GB, NGB ou MDE, abrangendo também os lotes sem normas específicas. O PPCUB está sendo desenvolvido com base em outros instrumentos, como o Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE -DF), a Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) e o Código de Obras e Edificações (COE). Ele faz parte do Sistema de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal, considerando a relevância do conjunto urbanístico. O PPCUB representa um marco na gestão desse patrimônio urbano da cidade, rompendo com práticas pontuais e improvisadas anteriores (SEDUH, 2017).

A Lei Complementar do PPCUB ainda não foi aprovada. No total, ela passou por 4 minutas de lei complementar (2012, 2013, 2022 e 2023). A última diligência foi a aprovação em dezembro de 2023, por unanimidade, da minuta do anteprojeto de Lei Complementar (PLC) do PPCUB pelo Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal (CONPLAN). A proposta segue agora para apreciação da Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF) (SEDUH, 2017).

### **Considerações**

Como visto neste capítulo, o modo de habitar único de Brasília é resultado de uma linhagem de experiência e paradigmas do Movimento Moderno, principalmente os desenvolvidos na primeira metade do século XX. Os debates do Congresso Internacional da Arquitetura Moderna (CIAM's) foram essenciais para o desenvolvimento de políticas públicas para habitação popular no Brasil. A vanguarda brasileira se alinhou ao valor arquitetônico e urbanísticos de uma modernidade reformista. Durante o período do Estado Novo, os Institutos

de Aposentadoria e Pensões (IAP's) exerceram um papel importante no financiamento e construção de habitações populares e no avanço e aplicação dos preceitos modernos no país. Os conjuntos habitacionais produzidos nesta época, segundo o urbanismo racionalista e hierarquicamente estruturado, se refletiram nas intenções e desenho de Brasília, assim como no Cruzeiro.

Os princípios ordenadores do concurso para o plano piloto da nova capital seriam pautados nestas experiências. O concurso retrataria os paradigmas modernistas e o ideal do habitar moderno, que, em suma, se basearia no Urbanismo Funcionalista da "Carta de Atenas". A habitação seria considerada a função urbanística principal que a trabalharia em confluência com outras atividades básicas e servia de elemento base para a estruturação do sistema viário, de espaços livres e de articulação com outros setores de interesse. A partir do Relatório se vislumbra a gênese do habitar na cidade. As funções residenciais estavam intimamente ligadas ao sistema viário e à lógica rodoviarista. O tráfego de automóvel se domesticaria nas quadras de habitação e a circulação de pedestres seria livre e exclusiva. O problema residencial seria resolvido a partir das Superquadras que se basearia no modelo de Unidade de Vizinhança, proposta por Clarence Perry. A gradação social, proposta neste relatório, representaria a origem da segregação espacial provocada pelo afastamento socioeconômico da população do núcleo original. As superquadras serviriam a uma classe específica de funcionários federais. Os moradores de menores cargos públicos, migrantes de outros estados e trabalhadores e operários que ajudaram a construir a capital, tiveram que se contentar com áreas residenciais periféricas onde os preceitos modernistas não chegaram com tanta força.

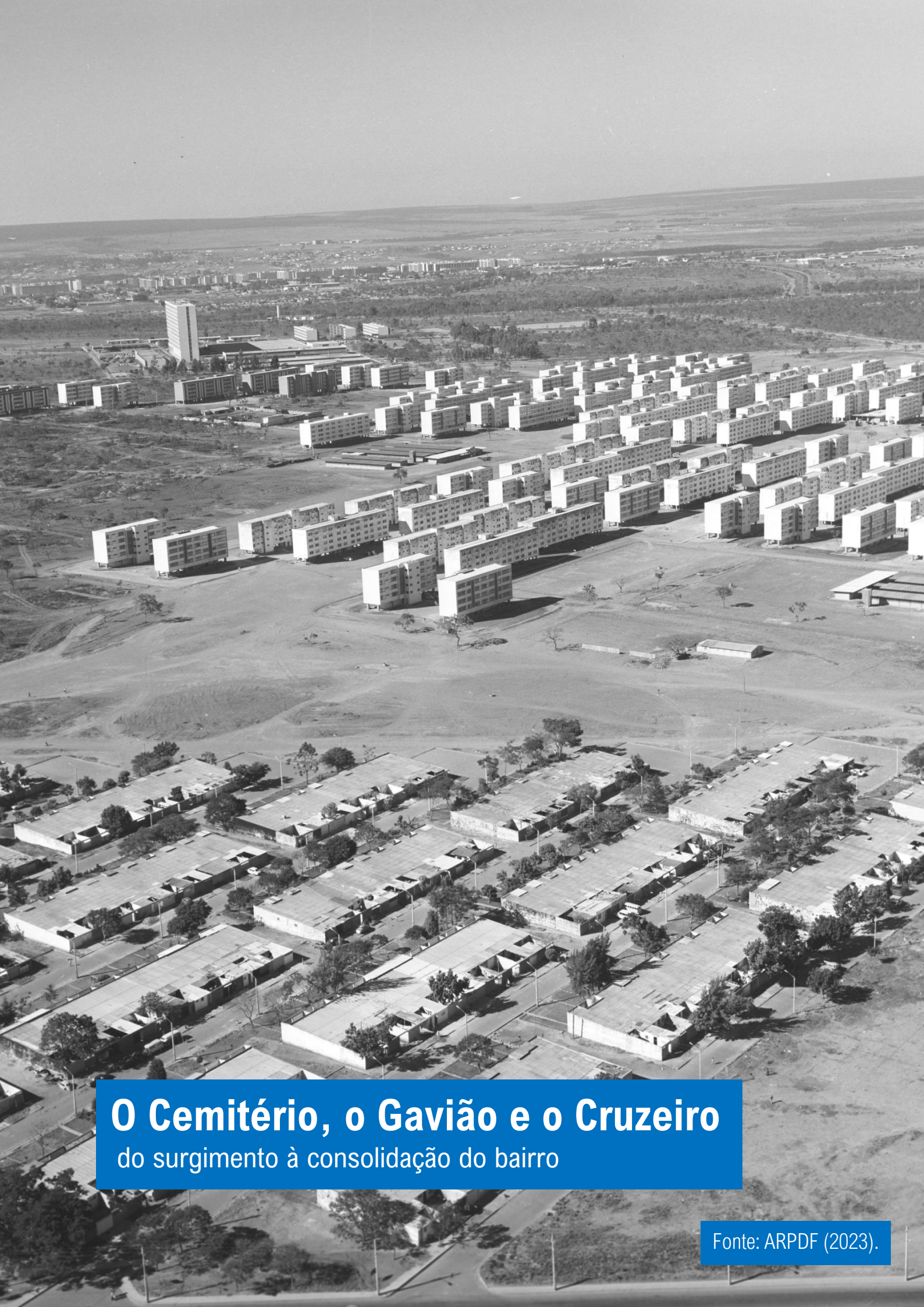
Desde os primeiros anos, já havia o interesse em sua preservação. Durante quase três décadas, foram realizadas diversas discussões e estudos que visavam à preservação do Patrimônio Histórico e Cultural da capital. Órgão distritais e federais se uniram neste esforço em proteger o patrimônio moderno. A partir do reconhecimento local, Brasília se encaminhou para sua inscrição na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO e para o seu tombamento pelo IPHAN.

Cerca de 25 anos após sua inauguração, o texto "Brasília Revisitada" trouxe o adensamento e expansão urbana como proposições importantes para a capital. Diante de um cenário diferente do idealizado, as quadras econômicas viriam também como uma proposta preservativa de contenção do crescimento urbano rumo ao núcleo original. O projeto das quadras, não aplicado em sua completude no Cruzeiro Novo, já seria um produto reciclado.

Ao fim, o plano não saiu como planejado, visto que as ocupações consolidadas nas áreas definidas impediram a sua implantação.

A partir da delimitação da realidade físico-territorial do Plano Piloto estabelecido pelo decreto distrital nº 10.829/87, o Cruzeiro passou a integrar o Conjunto Urbanístico de Brasília. Contudo, os princípios fundamentados entram em conflito com os interesses da comunidade, e esse contraste se refletiu nos embates – e impasses – entre as entidades de preservação e os moradores, principalmente quanto ao gradeamento dos lotis e áreas públicas. O capítulo seguinte caracteriza o Cruzeiro e seu setor de habitações coletivas, o Cruzeiro Novo. Da cruz ao Cruzeiro, a história do bairro também retrata a construção do Plano Piloto, porém a partir de outra ótica, fora do eixo original.





# O Cemitério, o Gavião e o Cruzeiro

do surgimento à consolidação do bairro

## A cruz

As origens do Cruzeiro remontam à construção de Brasília. A cruz edificada por Bernardo Sayão, fincada na parte mais alta do Eixo Monumental, demarcou Brasília e serviu na criação do cenário para a celebração da Primeira Missa da Capital. Entretanto, no século XIX, anterior à implantação da cruz, a região foi base territorial para o acampamento dos primeiros técnicos da Comissão Cruls que vieram ao Planalto Central goiano para a localização da nova Capital (VASCONCELOS, 1988).

De acordo com Vasconcelos (1988), os vestígios deste acampamento existiram até a construção de Brasília nas proximidades do antigo córrego Brejo, onde hoje encontra-se o Instituto Nacional de Meteorologia de Brasília. Durante a Segunda Missão Cruls, no ano de 1894, o engenheiro militar João José Campos Curado, responsável técnico pela operação e estudos na região, junto com sua equipe, fora encarregado de registrar as condições meteorológicas, temperatura, umidade relativa do ar, a velocidade e a direção dos ventos, os níveis pluviométricos, entre outros. Além de Campos Curado, Auguste François Marie Glaziou, botânico da Comissão Cruls e idealizador da implantação do Lago Paranoá, teve grande intimidade com a região do Cruzeiro. Por fim, após os estudos, todos os membros da Comissão aprovaram a área como sítio ideal (VASCONCELOS, 1988).

Já em meados do século seguinte, com o projeto de transferência da Capital para o Planalto Central estabelecido, o governo de Goiás foi responsável pelas providências e incentivos para a sua execução. Naquele momento, de acordo com Vasconcelos (1988), o estado de Goiás era governado por Juca Ludovico de Almeida e seu vice, Bernardo Sayão de Araújo. Eles tiveram papel importante na criação da área e da infraestrutura necessária para a implantação da nova Capital. Em 30 de abril de 1955, foi assinado pelo governador goiano o decreto de desapropriação das terras goianas escolhidas para o Distrito Federal. Durante o período de obras essenciais para Brasília, o vice-governador Bernardo Sayão, engenheiro agrônomo de formação, exerceu o papel de engenheiro civil, sendo responsável por aberturas de estradas de acesso à região, melhoria nas já existentes e na construção da pista de pouso (Aeroporto Vera Cruz) na Fazenda Gama, onde hoje é a Rodoferroviária de Brasília.



**Figura 31.** Praça do Cruzeiro (1955).  
Fonte: ARPDF (2023).

A construção da pista de pouso e da estação de passageiros, que anteriormente seria um barracão de materiais locais, serviu com o propósito de receber o presidente Café Filho (1954 – 1955) para sua visita à região, após solicitação do marechal José Pessoa – o então presidente da Comissão de Localização da Nova Capital Federal –, onde participaria de uma missa campal. De forma a evidenciar o sentimento de “redescoberta” do interior brasileiro, Bernardo Sayão providenciou a montagem de um pequeno altar, próximo à estação de passageiros, de modo, segundo Vasconcelos (1988), a remontar à Missa da Descoberta do Brasil em 1500 celebrada por Pedro Álvares Cabral. Porém, ao fim, o presidente Café Filho não compareceu. Diante disso, de modo a valer cerimônia, o vice-governador goiano

promoveu a visita de uma caravana estudantil do Colégio Ateneu ao cruzeiro<sup>11</sup>, montado para a participação na missa salesiana, junto a vários residentes de Planaltina.



**Figura 32.** Imagem georreferenciada da região do Cruzeiro em 1964.  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

As terras que formam os territórios do Plano Piloto e do Cruzeiro eram parte da antiga Fazenda Bananal, principal sítio da região para a implantação da capital e a primeira fazenda a ser desapropriada. A desapropriação ocorreu em dezembro de 1955 pelo então governador

---

<sup>11</sup> Nesta pesquisa, o substantivo comum “cruzeiro” define-se como “grande cruz nos pátios externos de algumas igrejas, nos cemitérios, nas praças etc.” (MICHAELIS, 2015).

de Goiás Juca Ludovico. Para que as terras particulares fossem desapropriadas e transferidas ao poder público de forma responsável e amigável, foram realizados levantamentos topográficos, e um mapeamento da área se fez necessário. Esse trabalho foi de responsabilidade da Comissão Goiana de Cooperação para a Mudança da Capital do Brasil, delegada pelo engenheiro goiano Joffre Mozart Parada e pelos juristas Segismundo de Araújo Melo e Arquelau Gonzaga (VASCONCELOS, 1988, p. 338).



**Figura 33.** Marco sobre a antiga Fazenda Bananal (1955).

Fonte: ARPDF (2021) *apud* MARQUES, Projeto arquitetônico de Lucio Costa para Brasília completa 60 anos, G1 DF (2021). Disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/brasil-61-anos/noticia/2021/04/21/brasil-61-anos-praca-do-cruzeiro-testemunhou-31-fatos-historicos-e-nasceu-antes-mesmo-da-capital.ghtml>. Acesso em: 23 abr. 2024.

A atividade de demarcação de Brasília, conforme o projeto de Lucio Costa, foi iniciada em 20 de abril de 1957 por Joffre Mozart Parada e sua equipe de topógrafos. A operação começou no cruzeiro, o ponto mais alto da cidade, na cota 1.172 m, onde foi estabelecido o marco topográfico da cidade, atualmente identificado por um marco geográfico. Esse marco serviu de referência para a demarcação de todo o Plano Piloto. A partir dele, foi estabelecida a chamada Estaca Zero, localizada no cruzamento dos Eixos Monumental e Rodoviária, onde se encontra a Rodoviária. O azimute foi fornecido pelo escritório do Rio de Janeiro da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP). Com base nesses dados, foram demarcados o Eixo Monumental até a Praça dos Três Poderes e, posteriormente, as Asas Sul e Norte, a partir do Marco Zero (GONZAGA, 2005).

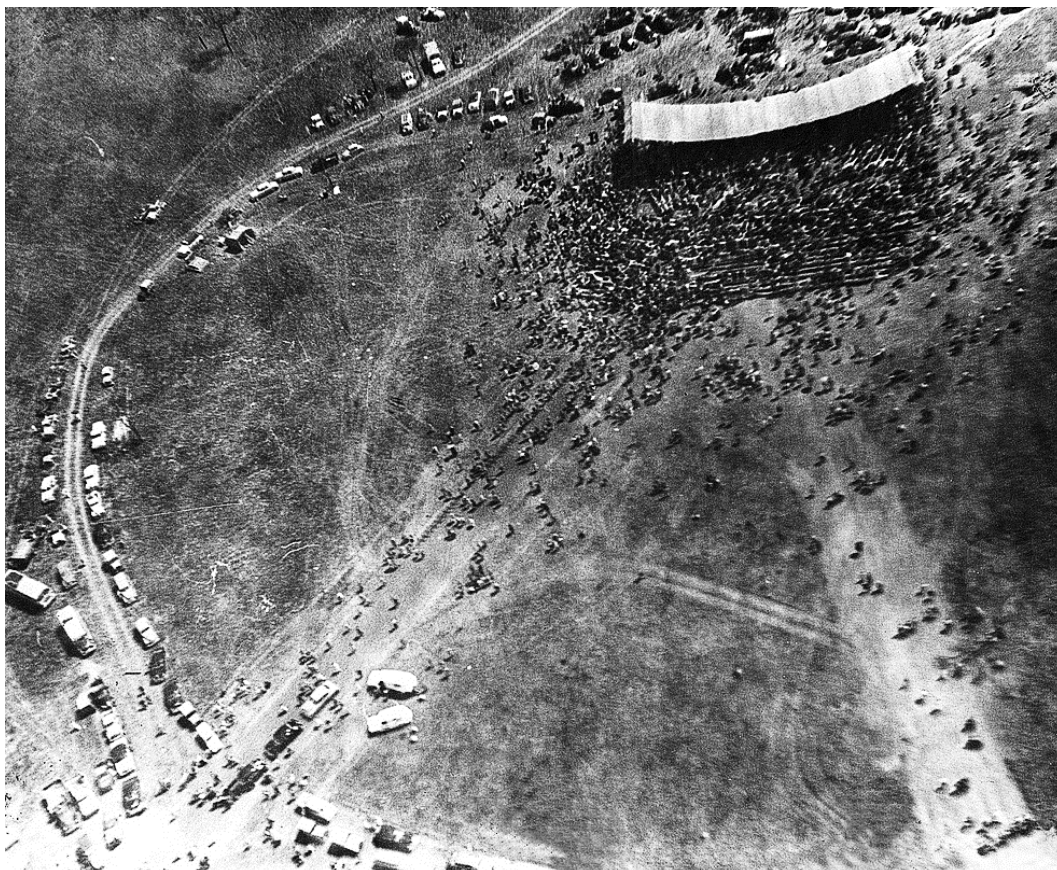
Conforme Vasconcelos (1988), o cruzeiro seria o primeiro ponto de visita do presidente Juscelino Kubitschek (1956 – 1961), que aterrissaria na pista construída por Bernardo Sayão. A partir do altiplano onde se implantou a cruz, o presidente e sua caravana conseguiram ter uma visão extensa e panorâmica da planície do sítio e das inclinações dos rios Torto, Bananal, Gama, Riacho Fundo e Vicente Pires. Sob esta cruz, algumas decisões foram tomadas, como a mudança do aeroporto provisório, a localização da residência presidencial provisória (Catetinho) e definitiva (Palácio da Alvorada), localização das primeiras estradas vicinais de tráfego para as obras e a construção provisória da Administração da Companhia Urbanizadora (NOVACAP).



**Figura 34.** Primeira visita do Presidente da República, Juscelino Kubitschek (1956).

Fonte: ARPDF (2021) *apud* MARQUES, Projeto arquitetônico de Lucio Costa para Brasília completa 60 anos, G1 DF (2021). Disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/brasil-61-anos/noticia/2021/04/21/brasil-61-anos-praca-do-cruzeiro-testemunhou-31-fatos-historicos-e-nasceu-antes-mesmo-da-capital.ghtml>. Acesso em: 23 abr. 2024.

Dom Carlos Carmelo de Vasconcelos Motta celebrou a Primeira Missa de Brasília em 1957, oficializada no cruzeiro, para o presidente, seus convidados, dignatários da Igreja,romeiros, 5 mil trabalhadores e mais de 10 mil outros brasileiros de diferentes origens nacionais. O primeiro aglomerado humano presente no Planalto Central (VASCONCELOS, 1988).



**Figura 35.** Primeira missa de Brasília (1956).

Fonte: ARPDF/COLEÇÃO DOCUMENTOS GOYAZ (2021) *apud* MARQUES, Projeto arquitetônico de Lucio Costa para Brasília completa 60 anos, G1 DF (2021).

Disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/brasil-61-anos/noticia/2021/04/21/brasil-61-anos-praca-do-cruzeiro-testemunhou-31-fatos-historicos-e-nasceu-antes-mesmo-da-capital.ghtml>. Acesso em: 23 abr. 2024.

No decorrer dos anos, o cruzeiro foi palco e testemunha de diversos eventos. O presidente português, Francisco Higinio Craveiro Lopes, foi o primeiro chefe de Estado estrangeiro a visitar Brasília, em 2 de junho de 1957, sendo a chegada à capital uma referência à “descoberta” do Brasil pelos portugueses. Durante a visita, ele inaugurou um memorial para a comunidade luso-brasileira. Além disso, a Praça do Cruzeiro, situada no ponto mais elevado de Brasília, presenciou a construção do primeiro reservatório destinado a fornecer água potável para toda a cidade (ARPDF, 2024).

A Praça do Cruzeiro é um projeto de 1974 do arquiteto Oscar Niemeyer. É caracterizada por uma base circular com um canteiro central gramado que abriga o cruzeiro, circundado por um anel de água e uma plataforma pavimentada com pedra portuguesa. A base é delimitada por um banco de concreto em formato de “C”, sob o qual velas podem ser acesas. O paisagismo, composto por anéis concêntricos, destaca o cruzeiro. A água refletiria as cores do céu do cerrado, evocando sentimentos de contemplação e religiosidade (ARAÚJO, 2010). Já em 12 de setembro de 1981, em frente à praça, inaugurou-se o Memorial JK, também de Oscar Niemeyer (SEDUH, 2017).



**Figura 36.** Construção da Praça do Cruzeiro (1974).

Fonte: ARPDF (2024).

Disponível em: [https://www.arquivopublico.df.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/Imagem-30-78643\\_SCS-IF-12-9-C-1-1283x1080.jpg](https://www.arquivopublico.df.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/Imagem-30-78643_SCS-IF-12-9-C-1-1283x1080.jpg). Acesso em: 17 mar. 2024.





**Figura 37.** Inauguração do Memorial JK (1981).

Fonte: ARPDF (2024).

Disponível em: [https://www.arquivopublico.df.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/Imagem-31-66014\\_SCS\\_JF\\_11\\_4\\_A\\_1-1536x1033.jpg](https://www.arquivopublico.df.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/Imagem-31-66014_SCS_JF_11_4_A_1-1536x1033.jpg). Acesso em: 17 mar. 2024.

Como observado, o cruzeiro passou por modificações sutis ao longo das décadas. Inicialmente, era um elemento cravado no meio do cerrado, que posteriormente se tornou parte integrante de uma praça. A localização geograficamente privilegiada, aliada à narrativa histórica da Primeira Missa e à qualidade do projeto paisagístico, contribuiu para a vitalidade do local. Com o passar das décadas, a sociedade reconheceu a relevância da Praça como local de memória urbana da capital que atrai visitantes de forma contínua (ARPDF, 2024).

Além de representar o marco de início da capital, a cruz também se relaciona à origem urbanística de um novo setor residencial popular prevista para a região sudoeste do Plano Piloto.



**Figura 38.** Praça do Cruzeiro (2021).

Fonte: ARPDF (2024).

Disponível em: <https://www.arquivopublico.df.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/Praca.jpg>. Acesso em: 17 mar. 2024.

## Setor Residencial Autônomo

A idealização do Cruzeiro foi concebida *a posteriori* ao Relatório do Plano Piloto de Brasília. Diante de uma adaptação ao projeto original, a região surge como “setor residencial autônomo”, que abrigaria os operários empregados no setor de armazenamento e de indústrias (SIA) próximo à estação ferroviária. A “Vila Operária” abrigaria 10.000 habitantes conforme a distribuição populacional descrita na planta PPB 1/12, de 11 de novembro de 1959 (LEITÃO, 2003). O plano urbanístico de Lucio Costa, vencedor do Concurso Nacional, se modificaria a partir de intervenções da NOVACAP – Companhia Urbanizadora da Nova Capital. A área se situou na antiga fazenda Bananal ou Larga do Bananal, desapropriada em dezembro de 1955 para a construção da capital. O setor destinado a moradias econômicas apareceria na planta da capital em 1957 na extensão do prolongamento do Eixo Monumental entre o Memorial JK e a Ferroviária (GONZAGA, 2005).



**Figura 39.** PPB 1/12 (1959).

Fonte: LEITÃO (2003).

Sobre as propostas presentes no documento, a única citação que poderia ser relacionada ao bairro Cruzeiro seria a seguinte:

14 - Acima do setor municipal foram dispostas as garagens da viação urbana, em seguida, de uma banda e de outra, os quartéis e numa larga faixa transversal o setor destinado ao armazenamento e à instalação das pequenas indústrias de interesse local, com **setor residencial autônomo**, zona esta rematada pela estação ferroviária e articulada igualmente a um dos ramos da rodovia destinada aos caminhões (IPHAN, 2018a, grifo nosso).

## SRES

A ocupação do Cruzeiro se inicia junto à construção da capital. As primeiras dez casas geminadas do setor surgiram em 1959 em área adjacente à oeste do Eixo Monumental, próximos ao marco da cruz (GONZAGA, 2005). Essas casas marcariam a origem do Setor Residencial Econômico Sul (SRES) cuja construção foi de responsabilidade do Grupo de Trabalho de Brasília (GTB), em convênio com a Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP). O projeto urbanístico foi elaborado a partir de um croqui de Lucio Costa e desenvolvido pela Divisão de Urbanismo e Arquitetura (DUA) da NOVACAP, que ainda funcionava no Rio de Janeiro. Além disso, Alcino Vieira Castro e Eldorado foram algumas das empreiteiras

envolvidas na construção do setor (VASCONCELOS, 1988).

A construção do SRES próximo ao núcleo original do projeto do Plano Piloto de Brasília chamava a atenção de profissionais que trabalhavam na capital. Conforme Gonzaga (2005), haveria um desconforto envolvendo a implantação de tal núcleo residencial, desprovido de qualquer monumentalidade, tão próximo aos imponentes edifícios modernistas da cidade. A construção de um bairro de “baixa renda” destoaria do cenário monumental e mesclaria conceitos diferentes. Na época, para alguns, a melhor solução seria a elevação de uma grande barreira de vegetação que separasse os dois territórios (GONZAGA, 2005).

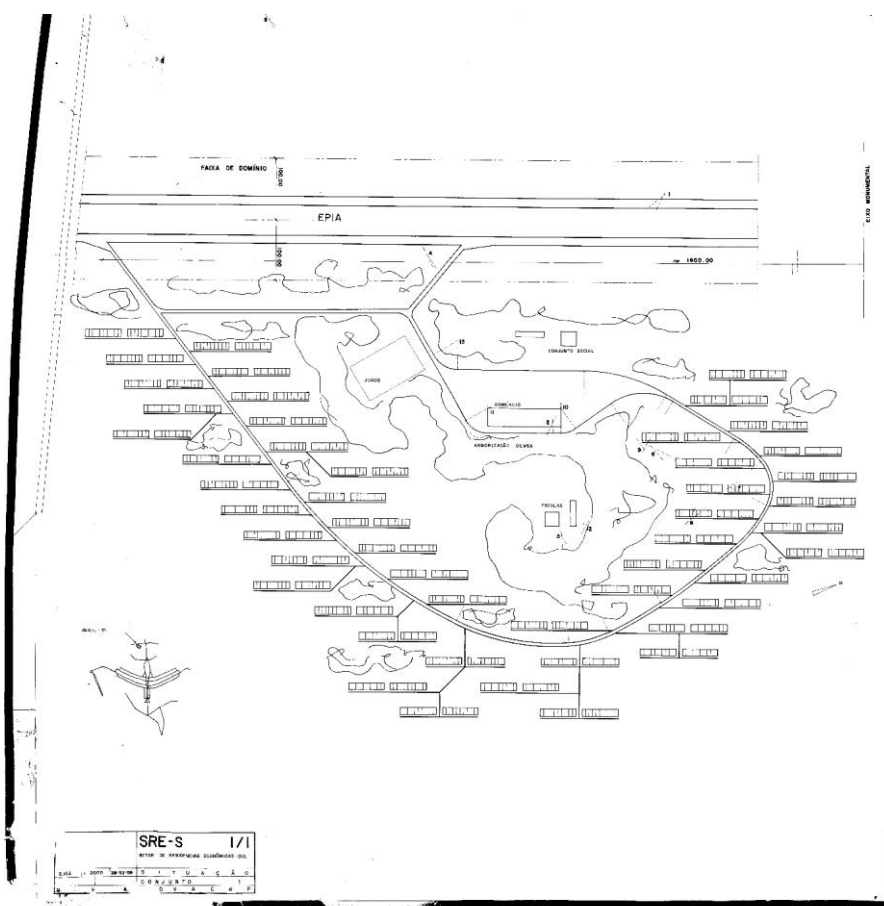
Essa segregação territorial em relação ao Plano Piloto, aplicada segundo a faixa de renda, era algo comum. Como exemplo, temos a forte distinção entre o núcleo original e as cidades satélites, que, em projeto, seriam separados por um cinturão verde, uma zona de controle da expansão urbana (GONZAGA, 2005). Em um panorama residencial, de modo geral, sempre relacionado às Superquadras, a intenção de Lucio Costa seria uma ocupação homogênea, que garantisse uma coexistência social por meio da gradação social e demográfica. Seu objetivo original era evitar o conflito e a estratificação entre áreas de renda alta e baixa. Entretanto, a realidade não se refletiu (LIMA; COSTA, 1985). As Superquadras foram ocupadas massivamente por técnicos graduados, políticos e funcionários públicos de média e alta renda social (GONZAGA, 2005). Atualmente, de acordo com o PDAD 2021, a renda domiciliar média da população do Plano Piloto (CODEPLAN, 2022a) é de R\$14.087,00, cerca de R\$7.051,60 por pessoa, enquanto a renda domiciliar média da população de todo Distrito Federal (CODEPLAN, 2022b) é de R\$6.938,40, cerca de R\$3.001,50 por pessoa. Isso mostra o afastamento acentuado de renda do Plano Piloto se comparada à realidade de rendimento do Distrito Federal.

Segundo Lima e Costa (1985), a não concretização da proposta de coexistência social por Lucio Costa se deu, principalmente, devido a dois fatores. Primeiramente, os autores consideram que houve certa inocência, um “falso realismo”, em relação à visão imobiliária de venda de quadras como empreendimento autofinanciável. Em segundo lugar, consideram a proposta uma “abstração utópica” de uma sociedade sem classes, o que não se apresentou na época, e não se apresenta no presente. Como resultado, Brasília acaba escancarando a segregação social existente. Assim como dito por Gonzaga (2005, p.86), “(...) o fato de o Cruzeiro ter sido ocupado por funcionários públicos, ao invés de operários, mostra a intenção política de homogeneizar, a partir do tipo de ocupação no mercado de trabalho, o perfil social das áreas centrais de Brasília”. Mesmo com o desconforto de sua implantação, a construção

do setor seguiu no mesmo ritmo que a demanda por residências funcionais. Haveria muitos servidores transferidos do Rio de Janeiro que necessitavam de moradia (GONZAGA, 2005; LEITÃO, 2003).

### Projeto urbanístico

O primeiro projeto urbanístico para o Setor de Residências Econômicas Sul foi aprovado em 28 de dezembro de 1959. De acordo com Leitão (2003), a planta SER-S 1/1 é uma proposta próxima ao desenho original de Lúcio Costa. A dúvida em sua autoria se deve ao desenvolvimento do projeto em equipes. Por outro lado, historiadores como Vasconcelos (1988) afirmam que Lucio Costa teve colaborado na elaboração do plano tanto da área quanto do Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul (SHCES), Cruzeiro Novo.

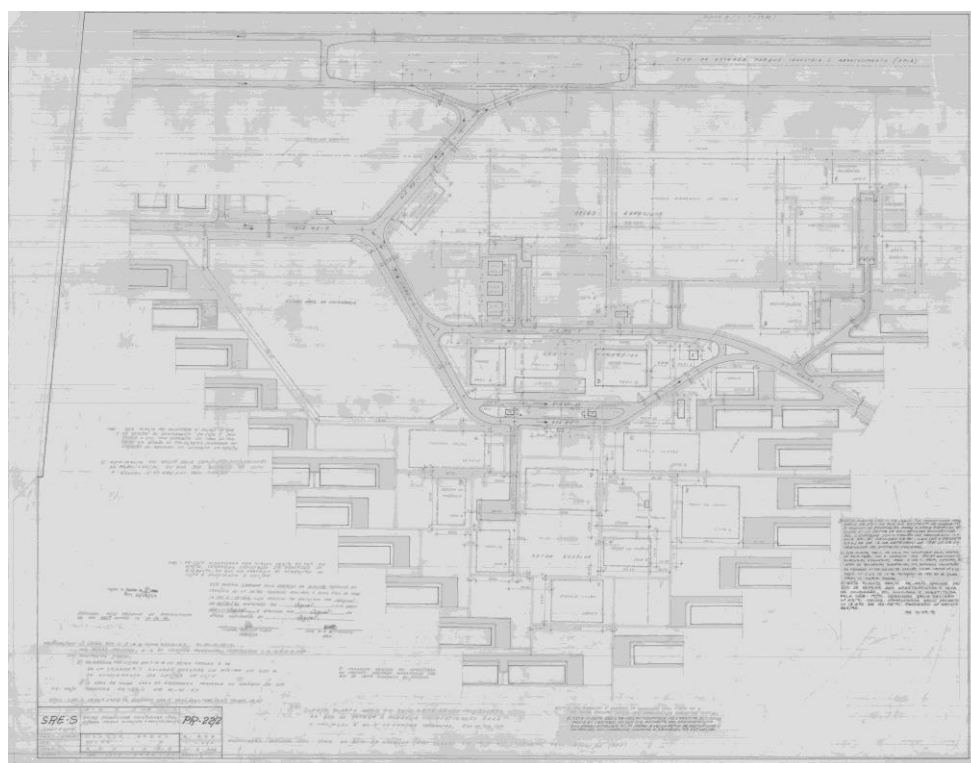


**Figura 40.** SRE-S 1/1 (1959).  
Fonte: SISDUC (2024).

Para Lucio Costa (2018), era preciso repensar um modo de morar brasileiro que ofertasse um mínimo de dignidade a vida familiar cotidiana. A partir dessa visão, e influenciado pelo Plano Piloto, surgiu o projeto urbanístico do SRES. Elaborado a partir dos princípios

expressos no plano de Ebenezer Howard para a Cidade-Jardim e na Carta de Atenas (GONZAGA, 2005), a área destinada ao setor foi dividida em duas partes: parte central (interna) e parte residencial (externa).

Assim como descrito por Gonzaga (2005), na parte central, ficam reservadas áreas para equipamentos urbanos. Circundada pela área residencial, os moradores têm acesso a serviços públicos, de educação, de saúde, espaços de recreação e de uso religioso. Em projeto, estão locados o clube de vizinhança (atualmente ocupada pela ARUC), o centro comercial, restaurante, supermercado, posto de saúde, setor escolar, cinema e igrejas (GONZAGA, 2005). O objetivo desta área seria concentrar as atividades culturais, comerciais e institucionais que dessem suporte à vida social e que pudessem ser facilmente acessadas por sua população. O intuito seria proporcionar a construção de uma identidade coletiva para grupos sociais mais homogêneos considerando os aspectos de renda, educação, cultura e valores (GONZAGA, 2005). No caso do Cruzeiro, a ocupação por funcionários públicos de baixa patente migrantes do Rio de Janeiro.



**Figura 41.** SRE-S 22/2 (1966).

Fonte: SISDUC (2024).

Conforme Gonzaga (2005), as quadras residenciais que circundam a área central são compostas por blocos de 10 (dez) casas geminadas cada. No total são 1.490 lotes

residenciais, com 6 m (seis metros) de frente/fundos e 20 m (vinte metros) nas laterais, ao final, possuindo uma área de 120 m<sup>2</sup> (cento e vinte metros quadrados). O projeto do setor é observado através das Plantas Registradas nº PR 19/1, PR 21/1, PR 22/1 e PR 23/1. Essas plantas foram desenvolvidas pela Coordenação de Arquitetura e Urbanismo (COAU) da Secretaria de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal (SVO/DF) cujo trabalho foi definidor para tipologia de uso e da ocupação do solo do bairro (GONZAGA, 2005). Os lotes residenciais são servidos por vias locais nas duas testadas e estruturados de forma a atender a um programa arquitetônico econômico. A área verde que circunda os conjuntos de casa proporcionaria um ambiente ameno promovendo áreas sombreadas e conforto térmico (GONZAGA, 2005).



**Figura 42.** Urbanização do SRES (1966).

Fonte: ARPDF (s.d.) *apud* TREMENDANI, *Memória do Cruzeiro* (2020).

Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CAKqZ3nnhyD/>. Acesso em: 23 abr. 2024.

## Os primeiros anos

O bairro se constitui como reduto carioca nos seus primeiros momentos. Para a transferência dos funcionários federais para a nova capital, o DASP (Departamento Administrativo do Serviço Público) ficou encarregado pelo serviço. Souza (2010) ressalta que, por mais que a maioria dos funcionários fosse originária do Rio de Janeiro, uma parte de sua população veio de outros estados, principalmente das regiões Norte e Nordeste. De início, o setor ofereceria

precárias condições de habitabilidade e um lugar desprovido de infraestrutura básica. Isolado, o local não tinha iluminação pública, nem água e nem energia, bastante desprovido de serviços e equipamentos públicos. Os blocos de casas brancas se enchiam de terra vermelha e os moradores sofriam com o frio intenso e a quantidade de mosquitos. A locomoção na cidade era feita através de carona já que não havia transporte regular. Sem a infraestrutura básica esperada, os primeiros moradores sofriam com a distância dos postos de trabalho e o cenário inóspito do bairro. O local onde viviam era em meio a cobras, insetos e outros bichos (SOUZA, 2010). Os transferidos com mais privilégios receberam casa na W3 Sul.

Diante disso, os novos moradores, migrantes do Rio de Janeiro, passaram a viver em lugar diferente do habitual, do que a antiga capital os oferecia. Entretanto, apesar das dificuldades, além da casa própria em Brasília, eles receberiam o salário em dobro por um período de dois anos. Essa cortesia seria chamada de “dobradinha” (VASCONCELOS, 1988).

De qualquer modo, os funcionários dos órgãos federais teriam que ser transferidos para a nova capital e teriam que se adaptar da melhor maneira possível, visto que não havia alternativa para se manterem no Rio de Janeiro, a não ser ficarem desempregados. Em decorrência da junção de moradores com perfis semelhantes e com as mesmas condições de renda, criou-se um grupo homogêneo, adequado, assim como pretendido por Lucio Costa, à configuração econômica do núcleo residencial (GONZAGA, 2005). Diante das péssimas condições de habitação iniciais, a trajetória do bairro é marcada por dificuldades, o que, de certa maneira, demandaria de sua população a criação de uma relação comunitária na luta por melhores condições.

Ainda em 1960, o setor residencial foi administrado por João Sacarano, servidor do GTB - Grupo de Trabalho de Brasília, responsável pela concessão de casas funcionais e por resolver problemas relacionados à infraestrutura urbana (VASCONCELOS, 1988). Foi em 1961, quando o núcleo já tinha 600 casas, que o fornecimento de energia elétrica e o abastecimento de água foram normalizados, e a instalação de iluminação pública foi concluída. Essas ações aconteceram graças à cooperação do prefeito do Distrito Federal da época, Israel Pinheiro (GONZAGA, 2005).





**Figura 43.** Vista aérea do Cruzeiro Velho (1974).  
Foto: JOAQUIM FIRMINO.  
Fonte: ARPDF (2023).

Nos primeiros anos, para suprir as carências básicas de alimentação e subsistência, a vizinhança se organizava em caravanas, com o apoio de transporte pelo Grupo de Trabalho de Brasília. Para suas compras, iam para a Cidade Livre, hoje Núcleo Bandeirante. Elas teriam que ser em quantidade para estoque, pois as viagens só podiam ser feitas nos finais de semana (VASCONCELOS, 1988). Em relação à religião, a maioria dos moradores era católica. Para a comunhão religiosa, os fiéis realizavam o ato litúrgico nas próprias casas devido à falta de uma edificação adequada (GONZAGA, 2005). Apenas no final de 1961, foi fundada a Paróquia Nossa Senhora das Dores.

De início, os moradores não sabiam o nome oficial do bairro. Setor Residencial Econômico Sul não seria tão popular, muito menos sua identificação pela sigla SRES. O primeiro nome dado à cidade pelos seus moradores foi “Cemitério”. O nome vinha dos funcionários transferidos que relacionavam o conjunto de casas brancas, lado a lado e todas iguais como lápides em um terreno de terra batida de cemitério. O segundo nome do bairro foi “Gavião”,

e sua referência seria a fauna silvestre ainda presente no local. O núcleo mantinha uma vegetação alta com a presença frequente de animais do cerrado. Em 1960, o jornal Correio Braziliense propiciou a mudança do nome do setor residencial para Cruzeiro. Insatisfeitos com o nome “Bairro do Gavião”, um grupo de moradores procurou o jornal. Essa iniciativa foi fundamental para a escolha do novo nome. Basicamente, Cruzeiro faz referência à cruz marco de Brasília, próxima ao setor, que também correspondia ao último ponto de ônibus da empresa Transportes Coletivos de Brasília (TCB) onde os moradores do setor desciam (VASCONCELOS, 1988).

### **Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro (ARUC)**

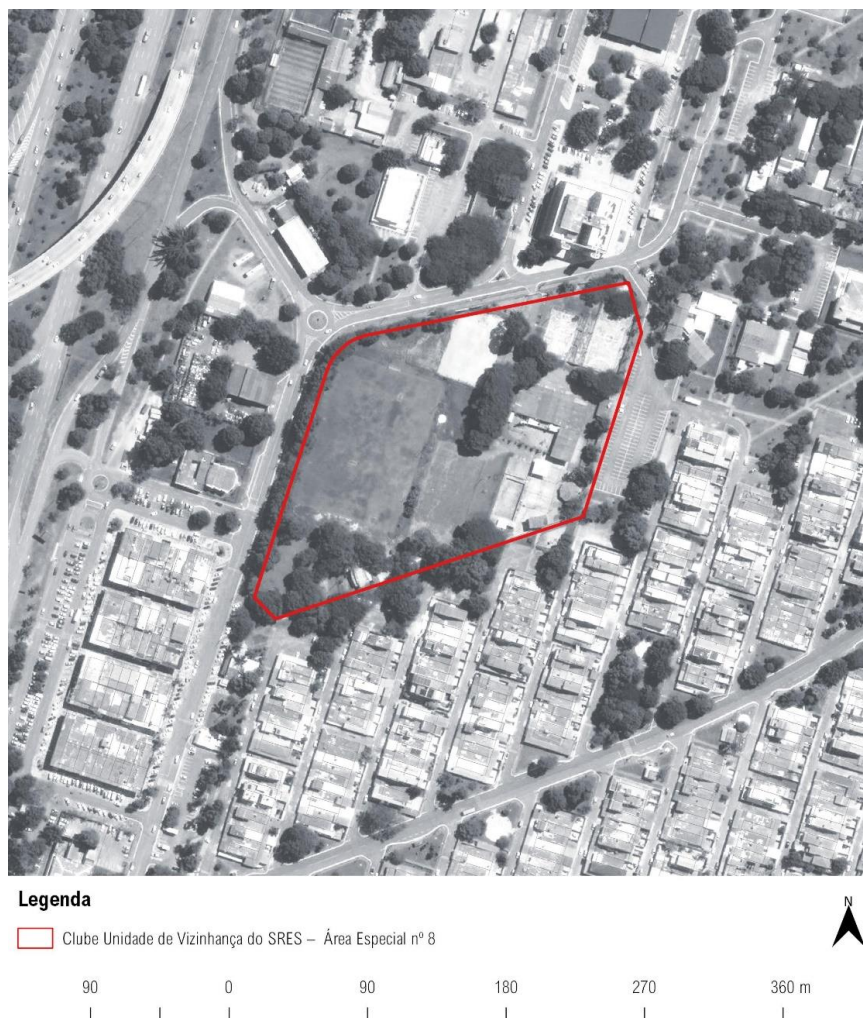
A união da comunidade já “cruzeirense” culminou no surgimento da Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro (ARUC). A Associação foi criada em 2 de outubro de 1961 durante os primeiros anos da Capital Federal. Reconhecida por sua Escola de Samba e sua importância dentro do quadro cultural do DF, corresponde apenas a um dos departamentos da associação. Ela desenvolve tanto atividades esportivas quanto culturais em parceria com a comunidade, distintas do carnaval. A veia desportiva da ARUC estabeleceu um novo laço com a comunidade cruzeirense. A associação promoveu torneios comunitários que atraíram atletas de todo o DF (SOUZA, 2010).

A ARUC nasceu no fundo de quintal próximo a casa de Dona Ivone, uma das primeiras moradoras do Cruzeiro. A associação surge da necessidade dos cariocas de trazer o ambiente cultural do Rio de Janeiro para Brasília (GONZAGA, 2005), reconstruindo o passado na cidade e reinventando o carnaval a partir das novas experiências na capital (SOUZA, 2010). Desta maneira, a ARUC acabou se tornando um verdadeiro ponto de encontro para comunidade do setor. Posteriormente, a associação passou a ocupar a área destinada ao Clube Unidade de Vizinhança do SRES – a Área Especial nº 8. Rapidamente, a entidade foi se tornando referência no cenário carnavalesco e esportivo do Distrito Federal.

Seu primeiro desfile foi em 1962. E desde então, foi 31 vezes campeã do carnaval de Brasília, detendo o título de escola com mais títulos no DF, o que já expõe a sua relevância dentro do espaço cultural e artístico da capital. Indo muito além disso, a ARUC foi uma das principais responsáveis pela formação do movimento comunitário para o estabelecimento do Cruzeiro como uma Região Administrativa (GONZAGA, 2005).

De certa maneira, o carnaval para a ARUC e para a comunidade cruzeirense representa uma produção de cultura que compreende e monta as historicidades da cidade através da

perspectiva de seus participantes. Portanto, nesta dinâmica, o carnaval se transforma e se configura como processo histórico-cultural. A cultura do carnaval é construída e produzida a partir dos indivíduos de seu tempo, que, através da expressão artística, recontam sua história (SOUSA, 2006 *apud* BRANDÃO, 1996).



**Figura 44.** Clube Unidade de Vizinhança do SRES – Área Especial nº 8 (2021).  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

A história do Cruzeiro e da ARUC se entrelaçam. Inclusive, a principal fonte da própria história da cidade do Cruzeiro é o departamento cultural da ARUC. Por conta de seu grande espaço na mídia, a entidade serviu como porta-voz da comunidade.

Conforme seu estatuto de fundação, a ARUC:

“[...] é uma organização social de natureza social, cultural e esportiva, com personalidade jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, cujos excedentes financeiros obrigatoriamente são investidos no desenvolvimento das suas próprias

atividades, com duração indeterminada, com sede no SRES - Área Especial nº 08 – Cruzeiro Velho e foro em Brasília - Distrito Federal”. (ARUC, 2022).

Desse modo, a ARUC se estrutura como um espaço de solidariedade e local de encontro. Devido ao seu caráter sociocultural para comunidade, ela se adequa às atividades previstas ao lote do Clube de Vizinhança no Cruzeiro Velho, espaço que foi questão de disputa por 48 anos. A construção de Brasília já tem áreas destinadas a vários clubes de vizinhança pela cidade. No caso do Cruzeiro Velho, essa área está ocupada pela ARUC.



**Figura 45.** ARUC, no desfile nos anos 1970.

Fonte: ACERVO DO INSTITUTO ARUC CULTURAL (2016).

Disponível em:

<https://photos.google.com/share/AF1QipMEuINhi8zy2aqMcxPW2qSKzaGNyPUsMF7j7nTYR1pizeCs6AqhP09BrcRKIcvbg?key=Vm15TV9jdHVpS3hkQnJhTC1RTVNPU0UtVGEtenJ3>. Acesso em: 22 abr. 2024.

Essa Área de Unidade de Vizinhança tem finalidade institucional, que prioriza atividades artísticas, criativas e de espetáculos ligados ao patrimônio cultural e ambiental, além de atividades esportivas, de recreação e lazer e de organizações associativas ligadas à cultura e à arte.

Conforme o ideário de Lucio Costa ao projeto das Superquadras, elucidado no relatório do Plano Piloto e lembrado na publicação de “Brasília Revisitada”, o bairro define-se como um elemento integrador, ou seja, um território estruturado em um sistema composto por unidades habitacionais, serviços, equipamentos culturais e comunitários (Clube Unidade de

Vizinhança, onde hoje fica a ARUC), vias de circulação e áreas livres, de modo a criar o que é conhecido por Unidade de Vizinhança (UV). Vale destacar que essa compreensão não é específica às áreas de residenciais complementares como o Cruzeiro, Sudoeste, Octogonal, Setor Militar Urbano (SMU) e Noroeste. O tratamento das áreas de escala residencial no Plano Piloto necessita de apropriação e derivação dos princípios urbanísticos idealizados pelo autor às Superquadras e às decorrentes Unidades de Vizinhança.

No início, a área do Clube de Vizinhança era a sede da Associação Desportiva do Cruzeiro do Sul, time de futebol amador do bairro, que funcionou no local até 1974. Até este momento, a ARUC exercia suas atividades nos quintais dos diretores fundadores da agremiação. Logo após o encerramento das atividades da associação esportiva, a ARUC assumiu a área e ocupou o terreno, sem nenhuma cessão de direito ou licitação. Nessa época, o Cruzeiro vivia à sombra do centro do Plano Piloto, fora dos olhares das autoridades, o que facilitou a ocupação sem maiores contestações. Desde então, a ARUC começou a se instalar e se expandir no local. Entretanto, nem tudo seguiu de maneira simples. Para manter a ARUC no Clube de Unidade de Vizinhança do Cruzeiro, a entidade enfrentou quase meio século de tentativas com o governo distrital para concluir a questão fundiária da posse do terreno onde hoje estão localizados. Este entrave prejudicava financeiramente a manutenção das atividades e serviços prestados pela entidade, já que este documento representaria um apoio legal de execução.



**Figura 46.** Barracão da ARUC, nos anos 1970.

Fonte: ACERVO DO INSTITUTO ARUC CULTURAL (s.d.) *apud* TREMENDANI, Memória do Cruzeiro (2021).  
Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CP5c75vn3D3/>. Acesso em: 23 abr. 2024.

Somente no final do ano de 2022, o governo do Distrito Federal entregaria à ARUC a Escritura Pública de Direito Real de Uso do terreno onde a sede da entidade está implantada. A Associação encontra-se no imóvel desde 1974, representando 48 anos de espera para esta escritura, documento este, como anteriormente elucidado, que garantiria segurança jurídica à entidade para a execução de suas atividades. Neste meio tempo a ARUC passou por diversos momentos dessa regularização em que contratos expiraram, passando décadas sem segurança jurídica, o que contribuiu para uma certa deterioração da área, já que a instituição não teria meios legais para arrecadar fundos. Foi necessário fazer uma adequação comercial para que a ARUC pudesse se sustentar com a exploração comercial dentro das normas urbanísticas. Assim, com a escritura, em janeiro de 2023, a associação solicitou a Concessão Real de Direito de Uso gratuita por meio de moeda social. Através da iniciativa, será possível ampliar o atendimento à Associação Brasileira de Autismo, Comportamento e Intervenção a crianças com autismo realizado nas dependências da área. Desta forma, a escritura se torna o reconhecimento de um movimento cultural que presta serviços relevantes à comunidade local.

O resultado de uma urbanização incompleta e sem iniciativa governamental facilitou a apropriação pela comunidade que fez do espaço um local de efetivo uso conforme a função cultural atribuída em seu planejamento. Mesmo que a expressão comunitária tenha surgido nas garagens residenciais de forma autônoma e totalmente espontânea, longe do clube vizinhança, e este espaço, mesmo que de prima, não fosse sua destinação, serviu ao seu propósito de equipamento e palco para a comunidade. Essa apropriação demonstra que a *city* se apropriou da *ville* desocupada (SENNETT, 2018).

Conforme Sennett (2018), sobre o lugar e o espaço, os seres humanos geralmente se movimentam num espaço e habitam num lugar. Neste caso, o espaço esvaziado destinado ao Clube da Unidade de Vizinhança foi preenchido pela comunidade para lá transferida, que o encheu de significados simbólicos, históricos, artísticos e culturais trazidos por estes “imigrantes”. O espaço habitado se tornou lugar. Este resultado se contrapõe, em sua especificidade, à visão de cidade planejada, como a Paris haussmanniana e o Plano Piloto – levando em conta também o Cruzeiro dentro desta perspectiva do conjunto urbanístico –, os quais privilegiavam mais o espaço que o lugar. Mesmo enquadrado sob ordem funcional modernista, assim como apontado por Mumford e Jacobs, de certa maneira, as

complexidades das vivências podem ser incorporadas – por iniciativa própria e única da comunidade – a sua forma urbana.

Como citado por Sennett (2018, p. 74 - 78), Max Weber temeria que a modernidade fosse marcada por uma vida aprisionada na rotina burocrática, num excesso de ordem. No caso do bairro em questão, a partir da vinda dos “imigrantes” transferidos a seu novo habitat – planejado para eles, mas não por eles – além da desimportância aos critérios fora dos eixos centrais do Plano, O Cruzeiro conseguiu contornar a burocracia. Neste caso, a *city* surge a favor dos anseios da comunidade sobre o espaço construído. Destacado por Sennett (2018), a *city* se apresenta como experiência subjetiva, carregada de angústia e emocionalismo. A cidade se torna uma mistura de povos e culturas. Decerto, este contorno, no caso do espaço da ARUC, demoraria quase meia década para ser formalizado, o que demonstra que a burocracia, mesmo nos desvios, se sobressai. Como destacado em seu texto: “A implícita crítica weberiana da cidade moderna é que suas condições não favorecem que a cidade seja um lugar capaz de autorrevisão e autogoverno, favorecendo, isto sim, os processos burocráticos em detrimento dos democráticos.” (SENNETT, 2018).

A ARUC é uma das associações mais antigas do Distrito Federal. Em 2009, foi registrada como Patrimônio Cultural Imaterial do Distrito Federal pela Diretoria de Patrimônio Histórico e Artístico do DF da Secretaria de Cultura, por meio do Decreto nº 30.132, de 4 de março de 2009, assinado pelo governador José Roberto Arruda, e pode ser encontrada inscrita no Livro de Registro. Considerou-se sua história, que há mais de quatro décadas, destaca-se como grande expoente do carnaval do Distrito Federal. O Governo do Distrito Federal instituiu seu registro considerando a preocupação da ARUC de preservar o samba de raiz, autêntica manifestação da Cultura popular, além de ultrapassar o conceito de uma escola de samba, desempenhando o papel de espaço de interação social, de identidade e reconhecimento dos valores culturais da comunidade cruzeirense (DISTRITO FEDERAL, 2009a).

Vale destacar que a expressão artística e cultural da cidade não se limita à ARUC. A QUAST (Quadrilha do Arraiá de Santa Teresinha), a Galeria Cruzeiro-Eixo, o grupo de dança Pellinsky, Escola de Samba Império do Cruzeiro, por exemplo, foram outras manifestações artísticas culturais que representaram a comunidade cruzeirense durante essas décadas (SOUZA, 2010).



**Figura 47.** ARUC, no desfile nos anos 2000.

Fonte: ACERVO DO INSTITUTO ARUC CULTURAL (2016).

Disponível em: [https://photos.google.com/share/AF1QipPo831RxULEew\\_TPRNxr1DnQHnMjiXiHtRPQa\\_nmKu-\\_LQ9IVCU1Dn4I2BDJjOV\\_g?key=a2xNYm0zd0haalF1S1RzdDR3b2IDaGRjaFFxazh3](https://photos.google.com/share/AF1QipPo831RxULEew_TPRNxr1DnQHnMjiXiHtRPQa_nmKu-_LQ9IVCU1Dn4I2BDJjOV_g?key=a2xNYm0zd0haalF1S1RzdDR3b2IDaGRjaFFxazh3). Acesso em: 23 abr. 2024.

### Processo de ocupação do setor

Segundo Gonzaga (2005), no período dos anos 1960, 1963 e 1964, a NOVACAP foi responsável pela construção 1.160 moradias populares no setor, que posteriormente foram distribuídas pelo GTB. Com as obras concluídas, o Cruzeiro já tinha cerca de 1.490 imóveis. Como visto anteriormente, essas unidades foram transferidas aos funcionários públicos federais. De acordo com a pesquisa de Gonzaga (2005), os registros imobiliários indicados



pela TERRACAP<sup>12</sup> demonstram que essas propriedades foram transferidas, nas modalidades de venda direta, para órgãos militares e civis, tais como os Ministérios da Aeronáutica, do Exército e da Guerra. O GTB, posteriormente, repassaria seus imóveis, adquiridos através da TERRACAP, para várias entidades federais: Tribunais Superiores; Imprensa Nacional; Câmara dos Deputados; Senado Federal; Ministérios da Fazenda, Saúde, Educação, Trabalho, Justiça, Relações Exteriores e Previdência Social (GONZAGA, 2005).

O SRES foi registrado em cartório em setembro de 1966, alguns anos depois de sua ocupação. Segundo Gonzaga (2005), esta regularização foi necessária para a venda pelo GTB de todas as casas construídas aos seus ocupantes titulares dos contratos vigentes. Um dos motivos da demora no registro das plantas foi a grande quantidade de projetos e registros em andamento nos primeiros anos de Brasília. Na época, a revisão e ajuste dos projetos eram frequentes por conta da intensa atividade urbanística.

O financiamento do terreno ocorria em separado do financiamento da casa (GONZAGA, 2005). A aquisição do terreno era tratada pela NOVACAP e a casa pelo GTB, ambos com apoio financeiro da Caixa Econômica Federal, que oferecia a possibilidade de até 100 prestações mensais. Com maior estabilidade financeira, alguns moradores não tiveram dificuldades em aderir a um plano de financiamento, tendo em vista uma chance de valorização do imóvel. Entretanto, ao longo do tempo, essas parcelas sofreram ajustes significativos, impactando

---

12 A Companhia Imobiliária de Brasília (TERRACAP), atualmente Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal, foi criada pela Lei nº. 5.861, de 12 de dezembro de 1972. Em suma, ela é uma empresa pública do Governo do Distrito Federal que tem por finalidade a execução das atividades imobiliárias de interesse do Distrito Federal, considerando utilização, aquisição, administração, disposição, incorporação, oneração ou alienação dos bens, bem como ser responsável por obras e serviços de infraestrutura da cidade (BRASIL, 1972).

deste modo a economia familiar de muitos compradores (GONZAGA, 2005).

Em 1967, a Coordenação do Desenvolvimento de Brasília (CODEBRÁS) foi criada de forma a substituir e extinguir o GTB. A missão da coordenação era direcionar, planejar, coordenar, executar e monitorar as atividades relacionadas à transferência dos órgãos do Governo Federal para Brasília (BRASIL, 1967). Ademais, era vinculada ao Fundo Rotativo Habitacional de Brasília (FRHB), responsável por dar continuidade ao processo de ocupação e urbanização do SRES, assim como regularizar as construções residenciais feitas pelo GTB (GONZAGA, 2005).

Durante o regime militar, no ano de 1977, o Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DUA) da SVO alterou o plano urbanístico do setor por conta da necessidade de mais moradias para abrigar famílias de funcionários públicos com rendimentos mais baixos. Foram incorporados mais 400 lotes residenciais, quatro espaços comerciais, dois terrenos destinados a creches e mais quatro Áreas Especiais. Essas adições foram oficializadas pela PR 42/1 em 30 de novembro de 1977. Similarmente ao projeto original, essa expansão foi organizada em formato de quadras, blocos e lotes. No entanto, segundo Gonzaga (2005), os blocos não seriam mais formados por casas geminadas, mas sim por residências isoladas em lotes com 10,00 m (dez metros) de frente e fundo e 20,00 m (vinte metros laterais) com área de 200,00 m<sup>2</sup> (duzentos metros quadrados) cada. Não destinados às residências econômicas, os lotes foram ocupados por funcionários públicos de maior renda. Esses imóveis se valorizavam mais em comparação ao demais, por não serem geminados e por ocuparem terrenos maiores. Devido à sua localização próxima às áreas centrais do Plano Piloto, essa região passou a ser bastante procurada pelo mercado imobiliário (GONZAGA, 2005).



**Figura 48.** Vista aérea da área central do Cruzeiro Velho (1974).

Foto: JOAQUIM FIRMINO.

Fonte: ARPDF (2023).

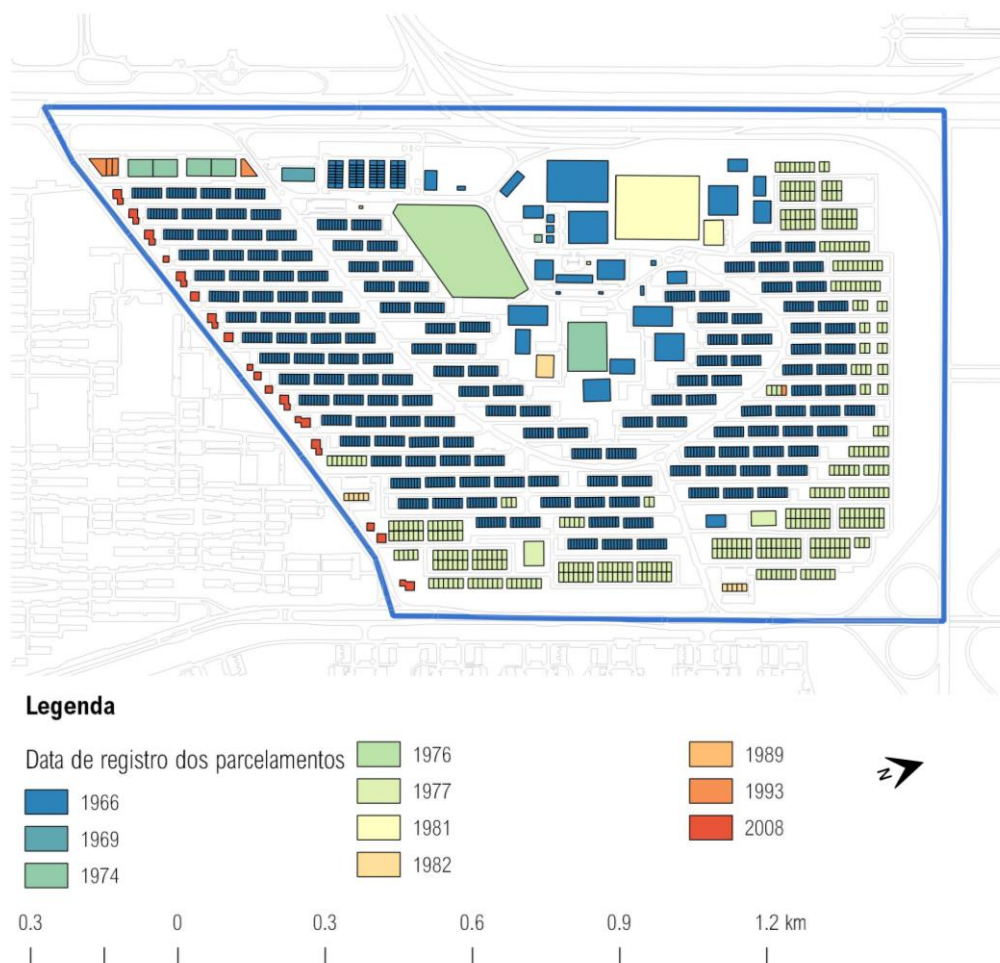
Em 24 de outubro de 1979, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) emitiu a Decisão nº 87/79, aprovando as diretrizes e regulamentos para a construção da expansão do SRES. As mudanças no parcelamento dos lotes no setor impactaram significativamente os aspectos sociais do SRES, uma vez que não se tratava mais apenas de moradias econômicas, sugerindo uma possível aumento de renda da população do Cruzeiro Velho.

Durante o processo de expansão do SRES, o Hospital das Forças Armadas (HFA) solicitou à TERRACAP a criação de mais 400 lotes com o objetivo de atender aos funcionários civis e militares de menor renda do próprio hospital, além do Estado Maior das Forças Armadas (EMFA); do Superior Tribunal Militar (STM); da Vice-Presidência da República e dos ministérios militares que ainda não tinham residências próprias para seus servidores.

De acordo com Gonzaga (2005), a fim de facilitar a futura transferência dos lotes e moradias aos servidores laureados, o Grupo Habitacional Oswaldo Cruz (GHOC), organização sem fins

lucrativos sob a responsabilidade do HFA, foi criado em 5 de novembro de 1976. Após análise de Gonzaga (2005) dos rendimentos anuais dos servidores civis e militares do Grupo Habitacional Oswaldo Cruz – GHOC pela TERRACAP, das 400 unidades, 250 foram selecionadas para venda. Capacitados a financiar a compra dos imóveis, os contratos foram firmados através de financiamento com a Caixa Econômica Federal (CEF). Os 150 lotes restantes foram comercializados pela TERRACAP a partir de licitação pública em ampla concorrência. Estes imóveis, ao lado do Eixo Monumental, valorizaram-se renovando uma localização já privilegiada no Cruzeiro Velho. Essa região do setor ficou informalmente conhecida como “Cruzeiro Nobre” (GONZAGA, 2005).

Até o final dos anos 1970, um expressivo percentual da população inicial deixou o Cruzeiro por conta da valorização dos imóveis. Muitas das unidades anteriormente concedidas pelo GHOC foram comercializados a terceiros. O aumento no valor dos imóveis no Cruzeiro Velho foi concomitante à chegada dos novos moradores. Essa mudança na composição social e de renda dos residentes acabou alterando o perfil socioeconômico da região. Idealizado para acolher os servidores federais com rendimentos mais baixos, atualmente o Cruzeiro Velho é ocupado por uma classe média que desfruta da conveniência de estar perto do centro da capital. Os lotes restantes dessa expansão foram comercializados pela TERRACAP em fevereiro e março de 2002 (GONZAGA, 2005). A figura a seguir ilustra a cronologia de registro dos parcelamentos do Cruzeiro Velho, desde seu projeto original até 2008.



**Figura 49.** Data de registro dos parcelamentos do Cruzeiro Velho.  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

## SHCES

O Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul (SHCES), localizado ao sul do SRES, teve sua implantação iniciada na segunda metade da década de 1960, período em que Prates da Silveira era governador de Brasília. O primeiro projeto da quadra tipo do núcleo urbano foi aprovado em 1966. Entretanto, segundo Gonzaga, (2005) o loteamento implantado foi registrado somente em 28 de novembro de 1967.

Enquanto o SHCES era implantado, o SRES já passava a ser chamado como “Cruzeiro Velho”, e o SHCES como “Cruzeiro Novo” (GONZAGA, 2005). Antes de estabelecido oficialmente o nome, o setor também foi conhecido como “Gavião de Luxo”, dado o perfil econômico diferente do setor vizinho. Ainda em relação ao nome, segundo Souza (2010), os moradores faziam referência à mudança do padrão monetário brasileiro de Cruzeiro (Cr\$) para Cruzeiro

Novo (NCr\$) ocorrido em 1967, mesmo ano de sua construção.



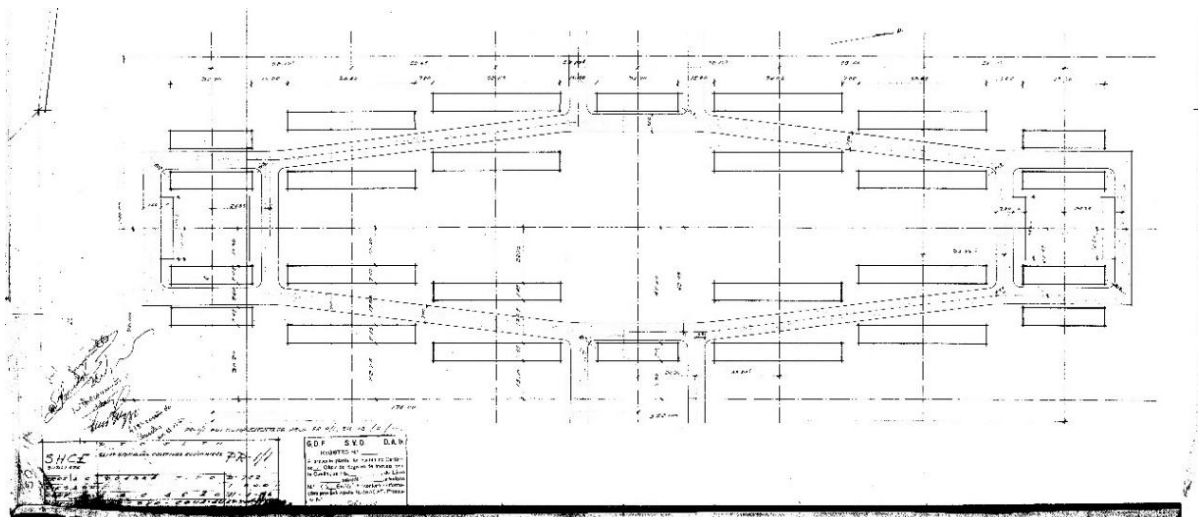
**Figura 50.** Cédula do Santos Dumont no valor de 10 mil Cruzeiros e com o carimbo do Banco Central para valer 10 cruzeiros na reforma monetária de 1967.

Fonte: WIKIPEDIA (2024).

Disponível em: [https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:C%C3%A9dula\\_do\\_Santos\\_Dumont\\_e\\_do\\_14\\_Bi.png](https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:C%C3%A9dula_do_Santos_Dumont_e_do_14_Bi.png). Acesso em: 17 mar. 2024.

## Projeto urbanístico

Como citado anteriormente nesta dissertação, conforme Adeildo Viegas de Lima e Maria Elisa Costa (1985) em “Brasília 57-85 (do plano-piloto ao Plano Piloto)”, as quadras econômicas de 1972 propostas para Alagados, Salvador, e posteriormente em “Brasília Revisitada” de Lucio Costa (1987), seriam originalmente um plano para as quadras do Cruzeiro Novo, mas foram deturpadas em projeto. Basicamente seria uma malha viária em losangos conectados por pequenas praças, uma ideia. Ao fim, a forma se manteria, mas em proporções diferentes. Assim sendo, de certo modo, a concepção urbanística base é de autoria de Lucio Costa, entretanto foi desenvolvido e criado pela Coordenação de Arquitetura e Urbanismo da SVO/DF (GONZAGA, 2005). O projeto urbanístico do SHCES também se baseia na ideia de habitação econômica, com prédios residenciais de quatro pavimentos sobre piloti que abrigam apartamentos populares cuja circulação vertical seria realizada apenas por escadas de modo a baratear os custos, assim como feito pelo BNH e reproduzido na “faixa das 400” do Plano Piloto. O plano do SHCES é composto tanto por quadras losangulares de 8 lados quanto por quadras quadrangulares, ambas conectadas por vias de tráfego interno.



**Figura 51.** SHCE PR 1/1 (1966).  
Fonte: SISDUC (2024).

De acordo com GONZAGA (2005), o setor conta com uma extensão de 123 hectares, com cerca de 78 hectares destinados a vias, espaços livres e calçadas, e 45 hectares reservados para lotes institucionais, comerciais e projeções residenciais. O projeto do núcleo urbano prevê lotes destinados a comércio locais, templos, escolas, creche, clube social, biblioteca, posto de saúde, mercado, cinema, posto de gasolina e concessionárias de serviços públicos.

O Código de Edificações de Brasília, Decreto “N” nº 596 de 08/03/1967, foi o primeiro ato normativo que se aplicaria diretamente ao Cruzeiro Novo, estabelecendo diretrizes dos artigos 99 ao Art. 102. Os limites e ocupação do Setor de Habitações Coletivas Econômicas, elaborado pela Coordenação de Arquitetura e Urbanismo, tem base nas pranchas de siglas SHCE-S PR 1/1 e 2/2. Não saindo do já estabelecido em projeto, conforme as normas e gabaritos específicos, nas projeções para edifícios de habitações coletivas econômicas, a taxa de ocupação permitida era de 100% e o gabarito permitido era de quatro pavimentos sobre pilotis (DISTRITO FEDERAL, 1967).

### **Apartamentos funcionais**

O Cruzeiro Novo foi criado com a vocação de abrigar a crescente demanda de moradia para os servidores públicos e militares. O intuito seria alocar os trabalhadores de renda média baixa em uma área central de modo que sua estrutura fosse condizente com o perfil econômico do morador. A ocupação dos apartamentos do Plano Piloto, incluindo o Cruzeiro Novo, foi realizada através do sistema de moradia funcional. Segundo Mueller (2019), os imóveis funcionais são aqueles que o poder público, ou outras organizações, como empresa

privada ou um condomínio, oferece aos seus servidores para morar em condições especiais. O objetivo é facilitar o desempenho das atividades laborais, garantindo condições adequadas de moradia, como proximidade, segurança, controle, conforto entre outros. Alguns exemplos de imóveis funcionais são as residências oficiais, as vilas operárias, ferroviárias ou militares, e os apartamentos dos zeladores nos edifícios residenciais.

Um exemplo de gestão descentralizada dos imóveis funcionais públicos é o da França, onde cada órgão governamental é responsável por administrar e divulgar os dados sobre essas moradias, os chamados *logements de fonction*. No Brasil, a situação é semelhante, pois há imóveis funcionais em todos os níveis e setores do governo, sejam eles de propriedade da União ou alugados de particulares. No âmbito federal, os imóveis podem ser classificados como Próprios Nacionais ou como bens privados em uso funcional. Esses imóveis foram fundamentais para a formação de Brasília. Em 1978, o DASP vendeu aproximadamente 11 mil unidades residenciais a servidores públicos em Brasília, enquanto ainda cuidava de outros 8.700 apartamentos ocupados. Com base nesses números, é possível prever que ao longo das últimas seis décadas, o Distrito Federal já abrigou cerca de vinte mil imóveis funcionais (MUELLER, 2019).

### Processo de ocupação do setor

Ainda que o Cruzeiro Novo tenha sido projetado para abrigar grande parte do funcionalismo público federal, o setor conta com edifícios construídos por empresas que adquiriram projeções através da NOVACAP e TERRACAP. Conforme relatado por Gonzaga, (2005), a partir de dados da TERRACAP, 183 dos 281 terrenos foram vendidos, uma parte para órgãos como a CODEBRÁS e outra parte por licitação para empresas imobiliárias. As 98 unidades restantes foram cedidas à União, que ficou responsável por repassar para os órgãos do poder executivo, como os Ministérios do Exército, Fazenda e Aeronáutica; para a Escola Superior de Guerra; para o Estado Maior das Forças Armadas (EMFA) e para o Ministério Público da União (MPU). Os primeiros blocos que tiveram sua construção indicada foram destinados ao Corpo de Bombeiros e à Polícia Militar.



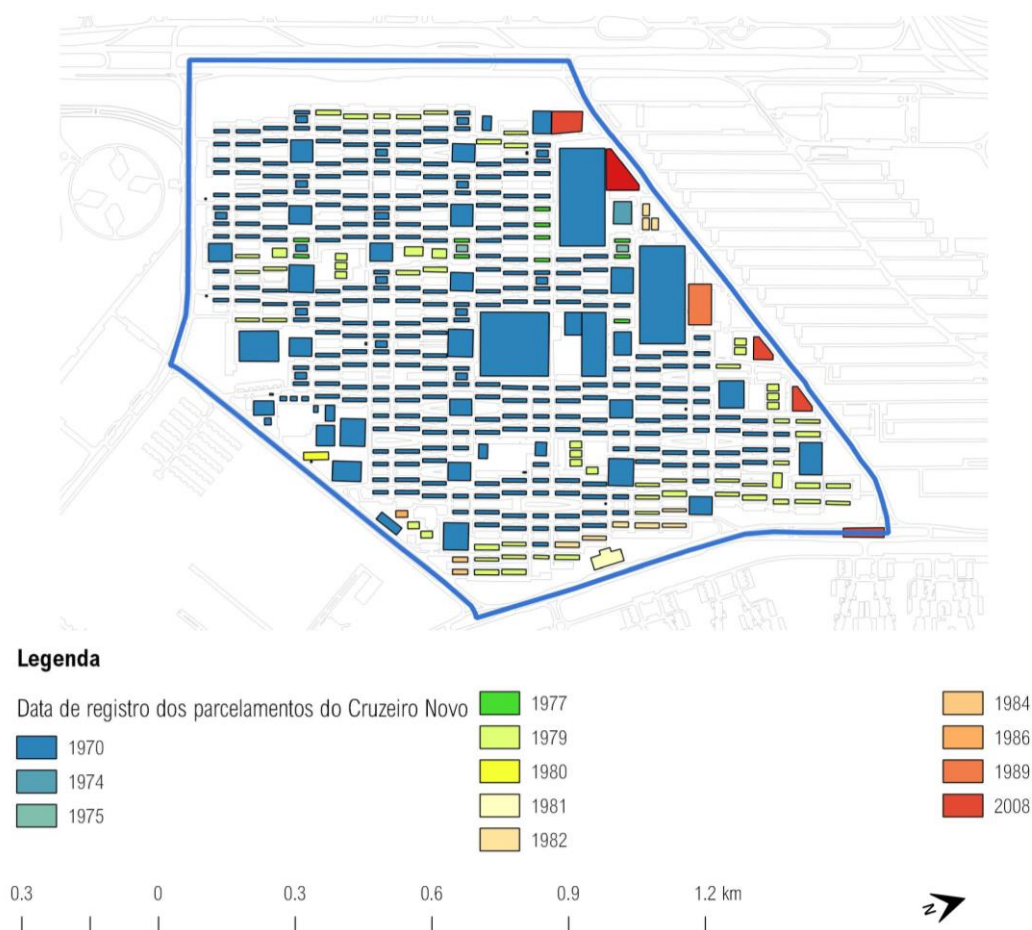


**Figura 52.** Vista aérea do Cruzeiro Novo (1968).  
Foto: JOAQUIM FIRMINO.  
Fonte: ARPDF (2023).

Por meio da observação de projetos de arquitetura dos blocos habitacionais do SHCES, foi possível identificar as principais construtoras responsáveis pela elevação dos blocos de apartamentos. Os primeiros prédios do setor, entre 1967 e 1977, foram construídos por algumas das seguintes empresas: Imobiliárias e Cerâmicas Alvoradas S.A. (ICA), responsável por construir blocos das quadras 101, 103, 201, 301, 401; Encol S.A.; Irfasa S.A. – Construções, Indústria e Comércio, incumbido pela construção dos únicos prédios com elevador da época no setor (quadra 905, projeções 7, 8, 9 e 10) de propriedade do Ministério do Exército; IRECIL – Irmãos Rassi Engenharia, Comércio e Indústria LTDA, em 1973, encarregada pela construção de 15 blocos no Cruzeiro Novo, em cooperação com a Comissão de Obras do Exército (cúpula do Ministério do Exército), totalizando 180 apartamentos nas quadras 305, 309, 409, 507, 509, 511, 607, 707 e 709. Além disso, a

CODEBRÁS também se destaca como principal organização responsável pela obra dos primeiros blocos.

A partir dos anos 1980, outras empresas construíram os edifícios, como: Construtora EMBRATEx – Engenharia e Comércio LTDA; Construtora RABELLO S.A.; SENAP Engenharia; EMPLAVI – Realizações Imobiliárias LTDA; MATER – Engenharia LTDA; Construtora Tripoli LTDA; Paulo Otávio Investimentos Imobiliários LTDA; Intermedium Empresa Imobiliária LTDA (responsável pelo último bloco construído no Cruzeiro Novo nos anos 2000). A figura a seguir ilustra a cronologia de registro dos parcelamentos do Cruzeiro Novo, de 1970 a 2008, e traz indícios sobre o processo de ocupação do território após regularização das unidades.

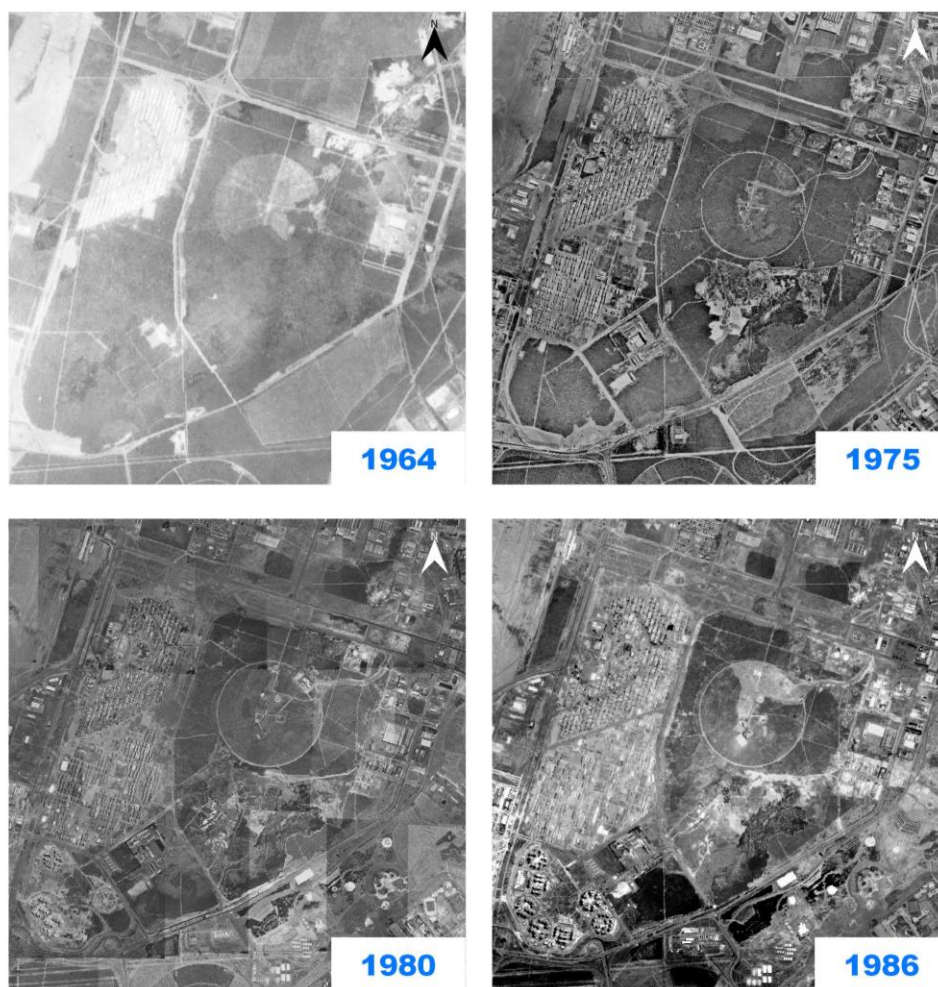


**Figura 53.** Data de registro dos parcelamentos do Cruzeiro Novo.

Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

Algumas das construtoras também seriam proprietárias das projeções e responsáveis pela promoção e venda de suas unidades de apartamentos. Aqui destacamos: a Encol S.A.,

empresa goiana fundada em 1961 pelo engenheiro Pedro Paulo de Souza, considerada uma das maiores construtoras do Brasil até sua falência em 1999; a CIM – Construtora e Incorporadora Moradia LTDA, com sede em Brasília, fundada em 1981; e a Paulo Otávio Investimentos Imobiliários LTDA, fundada em 1975 em Brasília – atualmente, como um conglomerado de empresas, é uma das principais construtoras do Distrito Federal, também se concentrando em outras áreas, como venda de imóveis e gestão de hotéis e shopping centers.



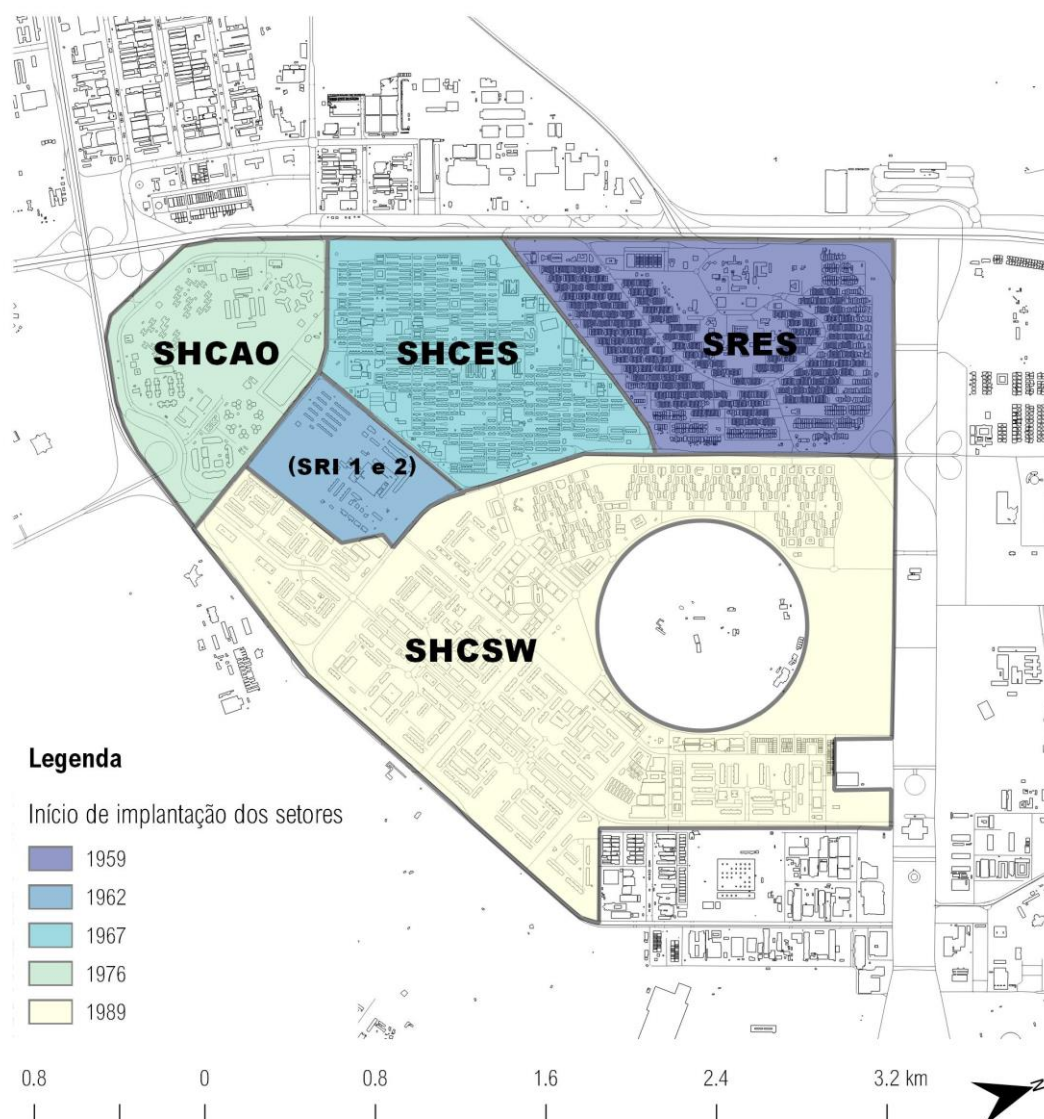
**Figura 54.** Processo de ocupação do Cruzeiro e setores adjacentes (1964 – 1986).  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.



**Figura 55.** Processo de ocupação do Cruzeiro e setores adjacentes (1997 – 2021).  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

### SRI, SHCAO e SHCSW

Além do SHCES e o SRES, o Cruzeiro contava com outros setores habitacionais dentro do seu território: Setores Residenciais Internos (SRI 1 e 2); Setor de Habitações Coletivas Áreas Octogonais (SHCAO); e Setor de Habitações Coletivas Sudoeste (SHCSW). Vale destacar que os dois últimos citados surgiram poucos anos após o início da construção do Cruzeiro Novo como alternativas residenciais à região. Estes novos setores possuem um desenho heterogêneo ao encontrado no Cruzeiro e acabaram atendendo a um perfil de população economicamente mais alto.



**Figura 56.** Ano de início de implantação dos setores.  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

Em 1962, foi construído o Hospital das Forças Armadas (HFA) em uma extensa área próxima ao Cruzeiro Novo. O complexo hospitalar atenderia os militares moradores do SHCES e do SRES, além do Plano Piloto e regiões adjacentes. Além das estruturas hospitalares, foram construídas habitações funcionais dentro do terreno do HFA, separadas em duas áreas: o Setor Residencial Interno 1 (SRI 1) e o Setor Residencial Interno 2 (SRI 2). Conforme descrito por Gonzaga (2005), o SRI 1, com acesso direto pelo HFA, possui 12 residências térreas destinadas aos altos cargos do HFA e três edifícios com 24 apartamentos cada. Já o SRI 2 tem acesso pela lateral da área hospitalar, com dez blocos que totalizam 240 unidades destinadas aos funcionários civis e militares do hospital (GONZAGA, 2005). Atualmente área

é denominada como Setor de Habitações Locais Sudoeste (SHLSW) e ainda faz parte da RA XI – Cruzeiro.



**Figura 57.** SRI 1 e 2 (2021).  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.



**Figura 58.** HFA em meados dos anos 1990 ou 2000.  
Fonte: ACERVO DO INSTITUTO ARUC CULTURAL (2023).

Conforme a PR 2/3 (Anexo I), o plano seria expandir o setor habitacional coletivo seguindo o padrão de suas quadras losangulares, de modo a atender à crescente demanda habitacional da renda baixa e média baixa. No entanto, em 1975, a TERRACAP solicitou o registro do Setor de Habitações Coletivas Áreas Octogonais Sul (SHCAOS), ou simplesmente Octogonal, um novo empreendimento na região de expansão. O setor foi criado em 12 de setembro de 1974 a partir do Decreto distrital nº 2.705. As áreas foram desenvolvidas durante a administração de Aimê Lamaison, com o projeto concebido durante o governo de Elmo Serejo Farias (VASCONCELOS, 1988).

Conforme Gonzaga (2005), entre o final dos anos 1970 e o início dos 1980, os blocos residenciais dessa área foram elevados por construtoras que obtiveram os terrenos por meio da TERRACAP. Ao contrário do que se pretendia, o setor passou a ser destinado às camadas sociais mais privilegiadas, mais especificamente a classe média alta. O projeto atenderia, neste momento, a uma demanda para habitações de melhor qualidade, considerando o potencial de valorização de imóveis do Plano Piloto. Elaborado por Luís Fernando Muzzi, Diretor do DAU/SVO, estimou-se para o setor uma população de 20 mil habitantes (GONZAGA, 2005).



**Figura 59.** Octogonal (2021).  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

As Áreas Octogonais Sul apresentaram uma proposta urbanística diferenciada. Os blocos sobre pilotis foram distribuídos em quadras octogonais com acessos únicos e exclusivos cada. Foram organizadas oito quadras residenciais rondadas por equipamentos urbanos destinadas ao uso local (GONZAGA, 2005). Internamente, as vias possuiriam formas variadas a depender da organização espacial de cada condomínio.

Segundo Gonzaga (2005), as quadras habitacionais foram numeradas de 1 a 8, precedidas pela sigla AOS. Cada quadra contaria com até sete blocos residenciais de seis andares sobre pilotis. A quadra central, mais ampla que as demais, comportaria, no máximo, nove blocos de 12 andares. Essa quadra comercializada ao Banco Central do Brasil em 1976 e atualmente permanece desocupada. Posteriormente, essas quadras se tornaram os primeiros



condomínios fechados de Brasília, o que indignou Lucio Costa pois iria de encontro à premissa do chão livre proposto pelo arquiteto (GONZAGA, 2005). Atualmente o setor é denominado como Setor de Habitações Coletivas Áreas Octogonais (SHCAO).



**Figura 60.** Vista aérea de quadra da Octogonal (2019).

Fonte: RUSSI; DIANNI, União autoriza venda de terreno de 65 mil metros quadrados na Octogonal, Correio Braziliense Acervo (2019).

Disponível em:

[https://imgsapp2.correiobraziliense.com.br/app/noticia\\_127983242361/2019/09/16/782608/20190915234004367050u.JPG](https://imgsapp2.correiobraziliense.com.br/app/noticia_127983242361/2019/09/16/782608/20190915234004367050u.JPG).

Acesso em: 17 mar. 2023.

Destacamos que alguns princípios aplicados às Superquadras, como os blocos homogêneos e isolados, seriam também constantes nesse setor (LIMA; COSTA, 1985). Naquela região, ainda restava uma extensa área para ser urbanizada conhecida como Bosque. Mais à frente, o Bosque daria lugar ao Setor Sudoeste, um novo polo residencial do Plano Piloto.



**Figura 61.** Setor Sudoeste (2021).  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

O Setor de Habitações Coletivas Sudoeste (SHCSW) foi previsto por Lucio Costa no documento “Brasília Revisitada” de 1987. A partir do Decreto 11.433 de janeiro de 1989, o Projeto de Urbanismo – URB 147/88 e seus parâmetros de referência para as Superquadras do Sudoeste foram aprovadas. O projeto é composto por aproximadamente 435 projeções de habitação coletiva (GONZAGA, 2005). Dentre os espaços de destaque do setor, o Setor Sudoeste abarca a sede do Instituto Nacional de Meteorologia (INMET) e o Parque Urbano Bosque do Sudoeste. O parque urbano fica no coração do bairro e tem uma área de 7,88 hectares.

O Sudoeste pode ser compreendido em duas áreas habitacionais distintas conforme a

tipologia edilícia e distinção de renda. As Superquadras Sudoeste inspiram-se no conceito de superquadras do Plano Piloto, com blocos isolados, alturas homogêneas e livre circulação de pedestres no térreo e pilotis livre. Elas ocupam a área imediatamente posterior ao Parque da Cidade. Suas habitações coletivas possuem garagens subterrâneas e áreas de recreação e lazer cobertas. Já a segunda área, a qual será analisada neste estudo, compreende um conjunto de quadras habitacionais coletivas econômicas também conhecida como Sudoeste Econômico. O Setor Sudoeste foi previsto por Lucio Costa como uma das áreas de expansão residencial para o Plano Piloto.

Os setores Sudoeste e Octogonal formam a Região Administrativa XXII<sup>13</sup>. Somadas, detêm uma área total de 646,74 hectares. Atualmente, além do Setor de Habitações Coletivas Sudoeste (SHCSW) e Setor de Habitações Coletivas Áreas Octogonais (SHCAO), a RA engloba o Setor de Áreas Isoladas Sul (SAIS), o Setor de Áreas Isoladas Sudoeste (SAI/SO) e o Setor de Indústrias Gráficas (SIG). Assim como o Cruzeiro, o Sudoeste e a Octogonal estão inseridos na poligonal de preservação do conjunto urbanístico de Brasília, inscrita na lista de bens do Patrimônio Cultural Mundial. Neste contexto, ambos setores seriam entendidos conforme as características fundamentais arquitetônicas e urbanísticas da capital (CODEPLAN, 2022c).

### **Do descaso à autonomia administrativa**

Em 1969, o Cruzeiro Novo tinha cerca de dez mil residentes. Entretanto, assim como no início do Cruzeiro Velho, o SHCES surgiu com muitos problemas. As reclamações dos moradores vinham de diversas áreas. Em relação ao transporte, os ônibus circulavam de hora em hora, e os usuários não tinham abrigo para a espera dos coletivos. As ruas ainda não

---

13 O Setor de Indústrias Gráficas (SIG) também está inserido na RA XXII – Sudoeste/Octogonal.

eram asfaltadas, e, como resultado, poeira e lama tornaram-se um grande incômodo. Não havia urbanização nem áreas verdes, apenas o cerrado. Sem escolas, as crianças do Cruzeiro Novo estudavam no setor vizinho. Não existiam comércios. Em caso de necessidade de abastecimento ou medicamento, era preciso romper o cerrado que ainda dividia o setor e o Cruzeiro Velho. Os moradores viviam em isolamento mesmo estando próximos ao centro de Brasília.



**Figura 62.** Obras de drenagem no Cruzeiro Novo (1970).  
Fonte: ARPDF (2023).

A gestão do Cruzeiro sempre foi uma questão, pois, ao mesmo tempo em que não era uma cidade-satélite, com administração própria com autonomia para resolver seus problemas mais urgentes, não era tratado de forma devida pelas autoridades do Plano Piloto, os responsáveis encarregados. A população do Cruzeiro Novo questionava a falta de verbas para atender suas demandas, não sendo este um problema para as obras nas superquadras centrais. A falta de comércio e urbanização ainda era um problema nos anos 1980. De acordo com o plano original do setor, 36 áreas seriam destinadas ao comércio. Contudo, depois de 20 anos, apenas cinco estavam funcionando. A feira da cidade funcionava de forma insalubre sobre barracas de madeira e poucos cuidados higiênicos. Com relação à saúde, o Hospital das Forças Armadas era o único hospital próximo e atendia somente oficiais militares e servidores das Forças Armadas. O setor não tinha uma rede de drenagem para águas pluviais eficiente, e, quando chovia, um córrego enlameado se formava, causando buracos e erosões

ao longo da cidade.

Havia ainda grandes extensões vazias inacabadas. Os moradores se incomodavam com a vasta extensão de gramado que, pela falta de manutenção, virava matagal. Não existiam praças locais e quadras de esporte para lazer dos moradores. No projeto, o setor tinha previsão para cinemas, restaurantes e clubes de vizinhança que acabaram nunca sendo concretizados. Vale destacar que, atualmente, algumas áreas verdes internas às quadras foram asfaltadas para implantação de estacionamentos. Com o aumento do perfil de renda da população, a demanda por vagas para automóveis se elevou.

Diante do descaso em relação à urbanização do Cruzeiro Novo em suas primeiras décadas, criou-se um sentimento de preterimento e marginalidade em relação ao Plano Piloto. Para a população, apesar de morarem em um local, em sua maioria, composto por funcionários públicos e militares, se sentiam inseguros, já no início dos anos 1980, pela ausência completa de policiamento. As solicitações eram arquivadas pelas autoridades e nada era resolvido. A falta de iluminação pública, de área verde gramada para a socialização e a presença de estranhos à vizinhança oprimiam cada vez mais os moradores. De acordo com dados do IBGE, em 1996, o setor teria a quarta maior densidade demográfica do país, com 6.228,92 habitantes por quilômetro quadrado.

A população clamava pela atenção do governador para os problemas do bairro. O que se destaca é a urbanização não concluída das quadras. Havia quadra sem iluminação na rua. Na época, só existia apenas uma entrada e saída para veículos e que se localizava ao lado do HFA, não existindo sequer uma ligação asfaltada entre o Cruzeiro Velho e o Cruzeiro Novo, contornando a Feira Permanente da cidade. A via de conexão entre o SMU e o HFA, atualmente a avenida das Jaqueiras, não dispunha de iluminação nem acostamento. Como o bairro pertencia ao Plano Piloto, não teria um Administrador que servisse de porta-voz entre os moradores e o Governador do DF. Para a comunidade, o melhor meio de encontrar soluções para os problemas do Cruzeiro seria a conquista de sua autonomia administrativa, ficando independente do Plano Piloto.

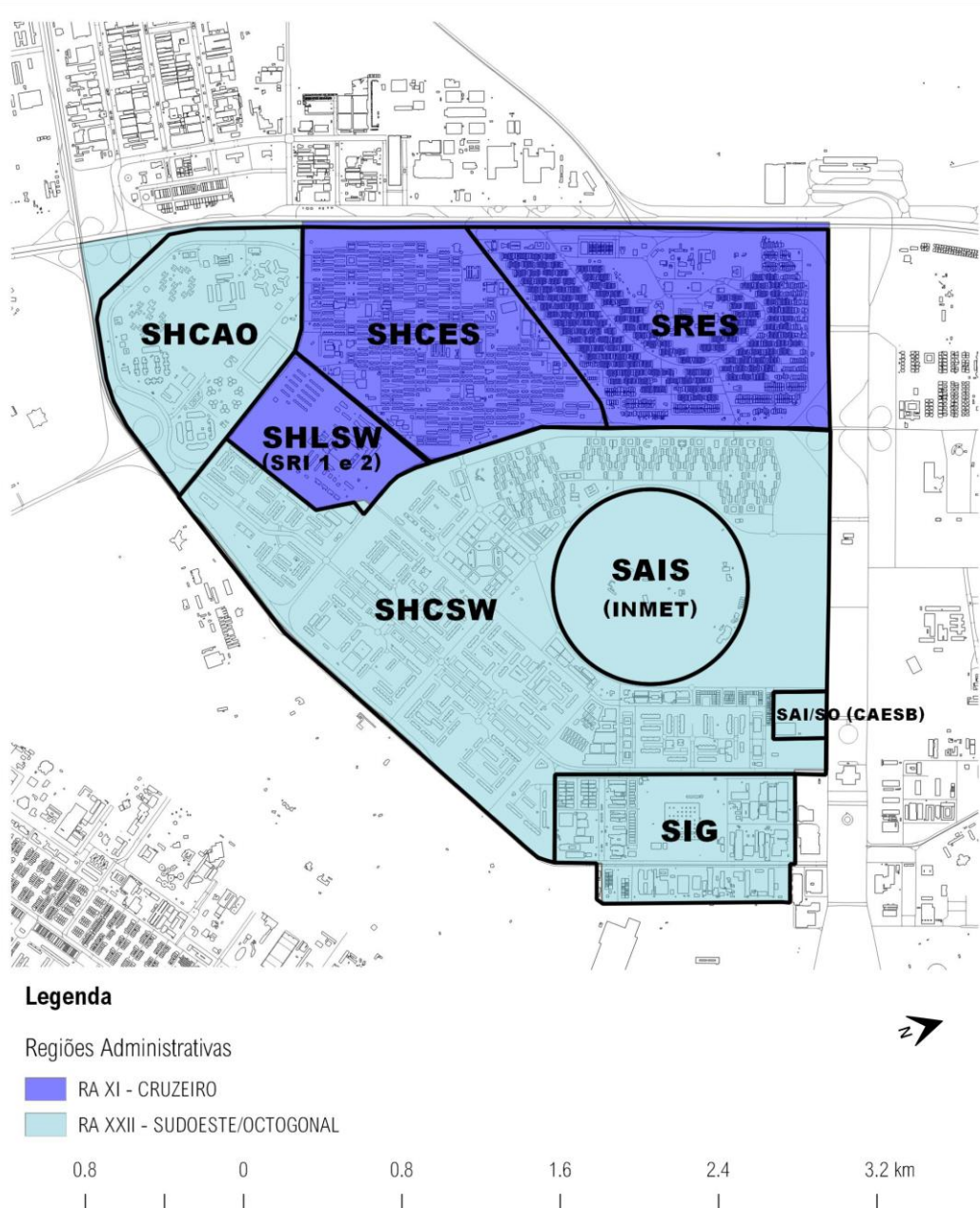


**Figura 63.** Chega de abandono, o Cruzeiro é nosso (1985).

Foto: LUIZ LEMOS.

Fonte: ARPDF (2023).

Mesmo com o crescimento da região, as necessidades dos residentes eram sistematicamente negligenciadas. Os líderes locais se esforçavam para representar as demandas da comunidade cruzeirense, sendo a Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro (ARUC) fundamental para o progresso da cidade. Até 1987, o Cruzeiro fez parte do Plano Piloto de Brasília. De acordo com Gonzaga (2005), visando a descentralização, o governo, sob a gestão de José Aparecido de Oliveira, concedeu ao Cruzeiro o status de cidade autônoma por meio do Decreto nº 10.970, de 30 de dezembro de 1987. Além disso, seus limites foram definidos através do Decreto nº 10.973, de 30 de dezembro de 1987. Na época, o bairro incluía o Cruzeiro Velho, o Cruzeiro Novo, as Áreas Octogonais, o HFA, a Estação Meteorológica do INMET, atualmente locada no SAIS e o Bosque (futuro Setor Sudoeste). Em 06 de maio de 2003, pela Lei nº 3.153, foi instituída a Região Administrativa XXII - Sudoeste/Octogonal através do desmembramento da área da RA XI - Cruzeiro. A data de aniversário da cidade foi oficializada para o dia 30 de novembro, remontando a ocupação da primeira casa do Cruzeiro em 1959 (SOUZA, 2010).



**Figura 64.** RA XI e RA XXII.

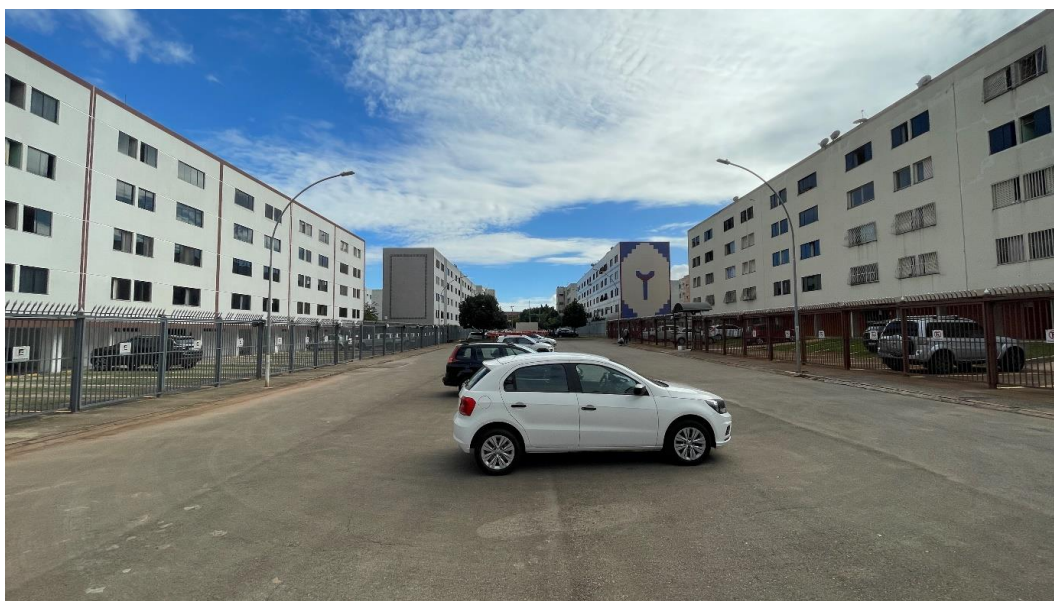
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

## O “cruzeirense”

Conforme a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) de 2021 (CODEPLAN, 2022d), desenvolvida pela CODEPLAN (atualmente IPEDF), a Região Administrativa do Cruzeiro possui uma população urbana de cerca de 30.860 pessoas. Em relação ao perfil dessa população, ela tem idade média de 39,7 anos, a maioria do sexo feminino (54%), com um pouco mais da metade (54,3%) de moradores nascidos fora do DF (maioria de Minas Gerais e Rio de Janeiro). Quanto à raça/cor da pele, a maioria dos moradores (55,5%)

mencionou ser branca. Já em relação ao estado civil, 49,4% da população afirmou ser casada. Atualmente, 23,9% da população do Cruzeiro trabalha na administração pública. A maioria no Plano Piloto, representando uma porcentagem de 46,7% dos moradores. A ocupação mais comum está no setor privado, com 38,5%. Em média, os trabalhadores permanecem no mesmo cargo por 9,6 anos e trabalham 39,7 horas por semana. Em relação ao deslocamento para o trabalho, 21,9% utilizam ônibus e 64,6% usam automóvel. Em relação à pesquisa, no que diz respeito à posse de veículos, 83,1% dos moradores declararam possuir automóvel. No que se refere à educação, 57,2% das pessoas com 25 anos ou mais afirmaram possuir ensino superior completo. Em relação à remuneração, a média observada é de R\$ 5.339,32. A renda domiciliar estimada é R\$ 9.858,60, o que equivale a um rendimento médio por pessoa de R\$ 4.464,00 (CODEPLAN, 2022d).

Em relação aos aspectos domiciliares, a moradia particular representa, aproximadamente, 11.323 unidades ocupadas, em média 2,73 moradores por residência. Foi constatado que 95,2% dos domicílios são permanentes. Em relação ao tipo de domicílio, 75% são apartamentos, sendo a forma de ocupação mais comum de propriedade já quitada, representando 48,5%. Além disso, foi observado que 93,6% dos domicílios próprios possuíam escritura definitiva registrada em cartório. Quanto ao tamanho e composição, verificou-se que em média havia 6,2 cômodos por domicílio, sendo 2,4 utilizados como dormitórios e 1,6 como banheiros (CODEPLAN, 2022d).



**Figura 65.** Quadra 407, Cruzeiro Novo.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).



Como citado anteriormente neste capítulo, a segregação por renda em Brasília foi uma proposta que se ajustou bem no decorrer de seu processo de ocupação. Atualmente, se comparada ao Cruzeiro, o perfil dos moradores das Superquadras ainda é discrepante. Com base nos dados do PDAD 2021 sobre a população residente na Asa Sul (onde encontramos a Unidade Vizinhança modelo com as primeiras Superquadras do Plano Piloto (107, 108, 307 e 308), o valor médio de remuneração de trabalho principal observado é de R\$ 8.305,62, cerca de 55,6% a mais que a média do morador do Cruzeiro. Já a renda domiciliar estimada foi de R\$ 15.521,70, que resulta em um valor médio por pessoa de R\$ 7.446,90, cerca de 66,8% acima se comparada com o valor médio no Cruzeiro. O tipo de domicílio predominante também são os apartamentos (90,7%), e 99% possuem escritura definitiva registrada em cartório. No aspecto ligado à composição dos domicílios, observou-se um número médio de 7,6 cômodos (CODEPLAN, 2022a).



**Figura 66.** Superquadra 308, Asa Sul.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

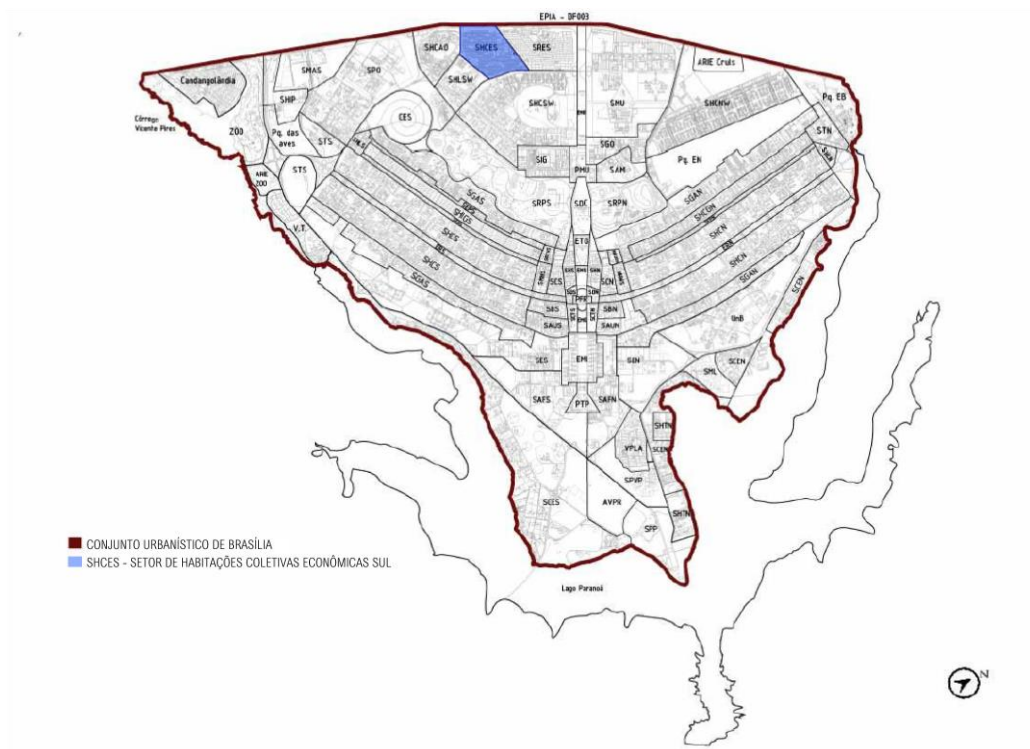
A respeito da remuneração da população urbana do Sudoeste e Octogonal, setores vizinhos que faziam parte do Cruzeiro até 2003, a PDAD aponta que o valor médio é de R\$ 9.261,68, cerca de 73,5% a mais que o do cruzeirense, superando a Asa Sul. Já a renda domiciliar estimada foi de R\$ 15.390,60 resultando um valor médio por pessoa de R\$ 7.842,20. Em relação às características dos domicílios, 88,9% eram apartamentos, 96,6% dos domicílios eram próprios com escritura. Os outros 10,4% representam as quitinetes, estúdios e flats. Nos aspectos ligados ao tamanho e à composição dos domicílios, observou-se uma média de 6,4 cômodos (CODEPLAN, 2022c).

### As normativas de preservação

Em 11 de dezembro de 1987, o conjunto urbanístico do Plano Piloto de Brasília se tornaria o primeiro conjunto urbano do século XX a ser reconhecido como Patrimônio Mundial pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO). A capital seria inscrita no Livro do Tombo Histórico pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) apenas em 14 de março de 1990. A sua inscrição na Lista do Patrimônio Mundial se deu principalmente por conta de sua singularidade e pela manutenção dos princípios fundadores. A cidade-capital ainda se encontra em processo de consolidação, seguindo os princípios urbanísticos de modo a não comprometer a integridade do valor singular e excepcional do Plano Piloto de Lucio Costa.

O tombamento do conjunto urbanístico de Brasília pelos governos federal e distrital é essencialmente urbanístico e não arquitetônico. A preservação do conjunto está baseada na articulação das quatro escalas (monumental, residencial, bucólica e gregária), de acordo com o estabelecido pela Portaria IPHAN nº 314, de 8 de outubro de 1992. Conforme define seu tombamento federal, o Conjunto Urbanístico de Brasília (CUB) é entendido como o núcleo urbano construído a partir do projeto de 1957 para a nova capital. Ele abriga, além dos eixos centrais do plano piloto de Lucio Costa, outros setores que surgiram ao longo da história da cidade, dando forma ao território caracterizado em um polígono de 112,25 Km<sup>2</sup> e cerca de 330 mil habitantes, configurando a maior área urbana sob proteção histórica do mundo (IPHAN, 2016a). O Cruzeiro estaria inscrito nos limites do território de preservação do Plano Piloto, conforme “Brasília Revisitada”:

Art.1º, § 2º - A área a que se refere o caput deste Artigo é delimitada a Leste pela orla do Lago Paranoá, a Oeste pela Estrada Parque Industrial e Abastecimento - EPIA; ao Sul pelo Córrego Vicente Pires e ao Norte pelo Córrego Bananal, considerada entorno direito dos dois eixos que estruturam o Plano Piloto. (DISTRITO FEDERAL, 1987a).



**Figura 67.** Delimitação da poligonal do Conjunto Urbanístico de Brasília.  
Fonte: IPHAN (2016c) – Editado pelo autor.

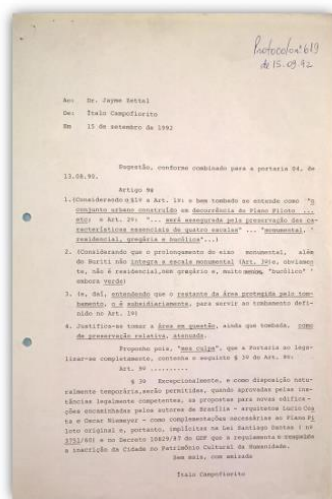
Foram considerados acréscimos ao projeto original, além do plano piloto concebido por Lucio Costa: as Quadras 400 e 700; as áreas remanescentes de canteiros de obras que foram consolidadas e fixadas pelo governo local (Candangolândia, Vila Planalto, Vila Telebrasilândia etc.); os núcleos iniciais fora da estrutura urbana original (Cruzeiro Velho, Cruzeiro Novo); e os núcleos residenciais propostos no documento Brasília Revisitada de 1987 (Sudoeste e Noroeste). Assim, caracteriza-se o CUB como um conjunto heterogêneo em sua morfologia, temporalidade e valoração para urbanismo mundial (IPHAN, 2016a).

Diante disso, os aspectos a considerar para sua preservação devem levar em conta essa diversidade morfológica e buscar a aplicação de uma abordagem preservacionista diferenciada de acordo com sua característica recente. Nesta perspectiva, na revisão da Portaria nº 314/1992, o IPHAN através de nova portaria complementar e de detalhamento (Portaria nº 166/2016) propõe a organização do território do conjunto tombado em duas Macroáreas de Proteção: A e B. As Macroáreas foram definidas segundo a simbologia histórica e urbanística dos setores em relação à paisagem urbana constituída do Plano Piloto (IPHAN, 2016a).

As Macroáreas de Proteção são porções territoriais que são delimitadas com base no seu

significado histórico e urbanístico. Essa abordagem histórico-territorial reconhece a diversidade e a importância das características urbanas presentes, sendo o Plano Piloto de Brasília o componente fundamental de referência. Essa estratégia busca facilitar o entendimento histórico do território e no processo de preservação do Conjunto Urbanístico, estabelecendo diretrizes e critérios objetivos de intervenção (IPHAN, 2016a).

Na apresentação da Portaria nº 166/2016, a Superintendência do IPHAN no Distrito Federal destaca a definição de importância de Ítalo Campofiorito<sup>14</sup>, conforme correspondência à Jayme Zettel em 15 de setembro de 1992, que balizaria a elaboração das Macroáreas de proteção do conjunto tombado. Em suma, ele distingue o que na área tombada é subsidiário e de preservação relativa estando a serviço da proteção do núcleo original (IPHAN, 2016b).



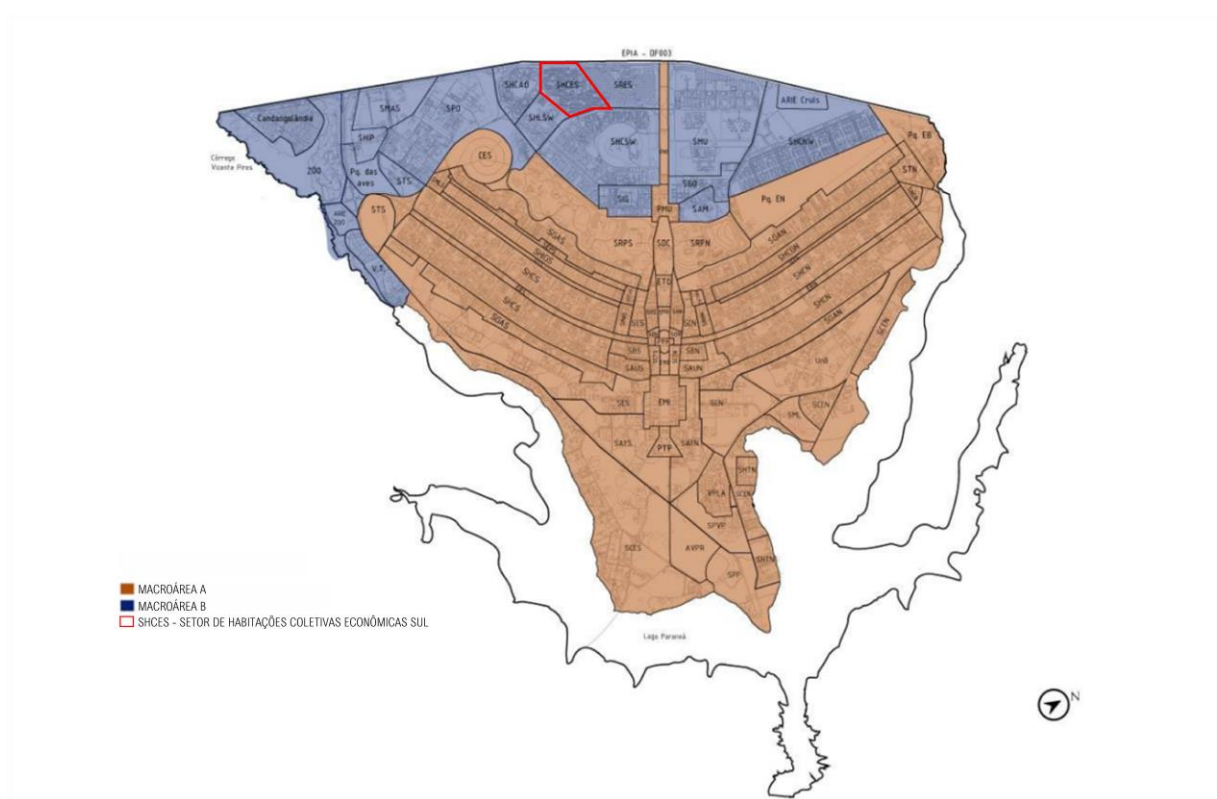
1. (Considerando o §1º a Art. 1º: o bem tombado se entende como "o conjunto urbano construído em decorrência do Plano Piloto ... etc; e Art. 2º: "... será assegurada pela preservação das características essenciais de quatro escalas" ... "monumental, 'residencial, gregária e bucólica"...)
2. (Considerando que o prolongamento do eixo monumental, além do Buriti não integra a escala monumental (Art. 3º) e, obviamente, não é residencial, nem gregário e, muito menos, "bucólico" ' embora verde)
3. (e, daí, entendendo que o restante da área protegida pelo tombamento, o é subsidiariamente, para servir ao tombamento definido no Art. 1º)
4. Justifica-se tomar a área em questão, ainda que tombada, como de preservação relativa, atenuada.

14 De 1989 a 1990, Ítalo Campofiorito foi o último a ocupar os cargos de secretário da Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) e presidente da Fundação Nacional Pró-Memória, mais tarde unificados no Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural (IBPC), atual IPHAN. Em 1990, o arquiteto emitiu um parecer responsável pelo tombamento do Conjunto Urbanístico de Brasília.

**Figura 68.** Correspondência de Ítalo Campofiorito à Jayme Zettel (1992).  
Fonte: IPHAN (2016b).

Basicamente, Macroárea de Proteção A abrange o núcleo original resultante do projeto vencedor do concurso para a nova capital brasileira em 1957, que inclui o Plano Piloto de Brasília, os setores adicionados ao projeto durante a fase inicial de construção e a porção leste do conjunto urbano, chegando até a margem do Lago Paranoá (IPHAN, 2016a).

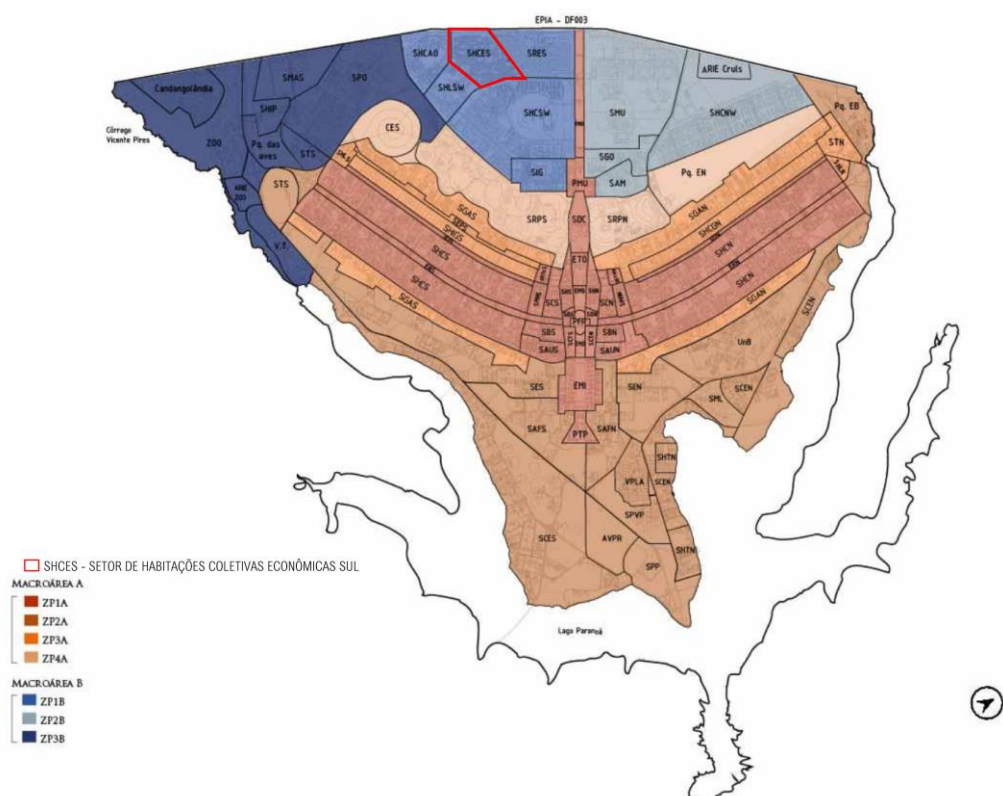
Já Macroárea de Proteção B, subsidiária à Macroárea A, compreende a porção do conjunto tombado que envolve os setores implantados fora da estrutura dos eixos concebida por Lucio Costa em seu projeto original, considerados de pouca expressividade urbanística, de temporalidade diferente e de relevância secundária na composição da paisagem urbana. A preservação destes setores que integram a Macroárea B deve garantir a permanência e proteção da paisagem urbana concebida por Lucio Costa, evitando-se intervenções que comprometam sua representatividade visual, urbanística e histórica. Esse território funcionaria como zona de controle, um entorno imediato de proteção ao conjunto do Plano Piloto, de modo a preservar sua originalidade urbana e seus atributos essenciais. Estas medidas reiterariam o que já seria definido no Decreto GDF nº 10.829/1987 e na Portaria Iphan nº 314/1992, destacando o Plano Piloto como o componente principal a ser preservado, e define as demais áreas como entorno que o estrutura. A Macroárea B abrange setores como o Cruzeiro Velho e Cruzeiro Novo, além do Sudoeste, Noroeste, Candangolândia entre outros (IPHAN, 2016c).



**Figura 69.** Conjunto Urbanístico de Brasília com delimitação das Macroáreas de Proteção A (laranja) e B (azul).  
 Fonte: IPHAN (2016c) – Editado pelo autor.

As Macroáreas de Proteção são formadas por Zonas de Preservação (ZP), que possuem parâmetros e critérios específicos de preservação. Estas zonas são demarcadas observando seus atributos, morfologia e funções na formação da paisagem urbana. Elas são compostas por Áreas de Preservação (AP) que são definidas de acordo com suas particularidades urbanas e que estão sujeitas a critérios específicos de intervenção (IPHAN, 2016a).

A Macroárea de Proteção B abrange a parte oeste do conjunto tombado e inclui os setores urbanos que foram locados fora do núcleo original de Lucio Costa no Relatório do Plano Piloto de Brasília. Ela integra três Zonas de Preservação: Zona de Preservação 1 (ZP1B); Zona de Preservação 2 (ZP2B); e Zona de Preservação 3 (ZP3B) (IPHAN, 2016a).



**Figura 70.** Conjunto Urbanístico de Brasília com delimitação das Macroáreas de Proteção A e B e respectivas Zonas de Preservação.

Fonte: IPHAN (2016c) – Editado pelo autor.

O Cruzeiro está inserido na Zona de Preservação 1 da Macroárea B (ZP1B), que engloba umas áreas urbanas descritas em “Brasília Revisitada” e outras áreas contíguas posteriores à implantação do Plano Piloto. Ela funciona como uma zona de proteção secundária ao CUB e é dividida em três Áreas de Preservação. O Cruzeiro Velho (Cruzeiro Novo; Setor Residencial Econômico Sul – SRES), o Cruzeiro Novo (Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul – SHCES) e Octogonal (Áreas Octogonais – AOS) estão inscritos na Área de Preservação 1 (AP1) (IPHAN, 2016a).

Conforme estabelecido para a Zona de Preservação 1 da Macroárea B (ZP1B), O Cruzeiro Novo deve seguir alguns critérios. Para o setor fica permitido o uso residencial com atividades comerciais, prestação de serviços e apoio institucional aos moradores. Os blocos de apartamento podem ter até quatro pavimentos, além do térreo em pilotis, e os edifícios de comércio local e institucional não podem ultrapassar três pavimentos de altura (IPHAN, 2016a).

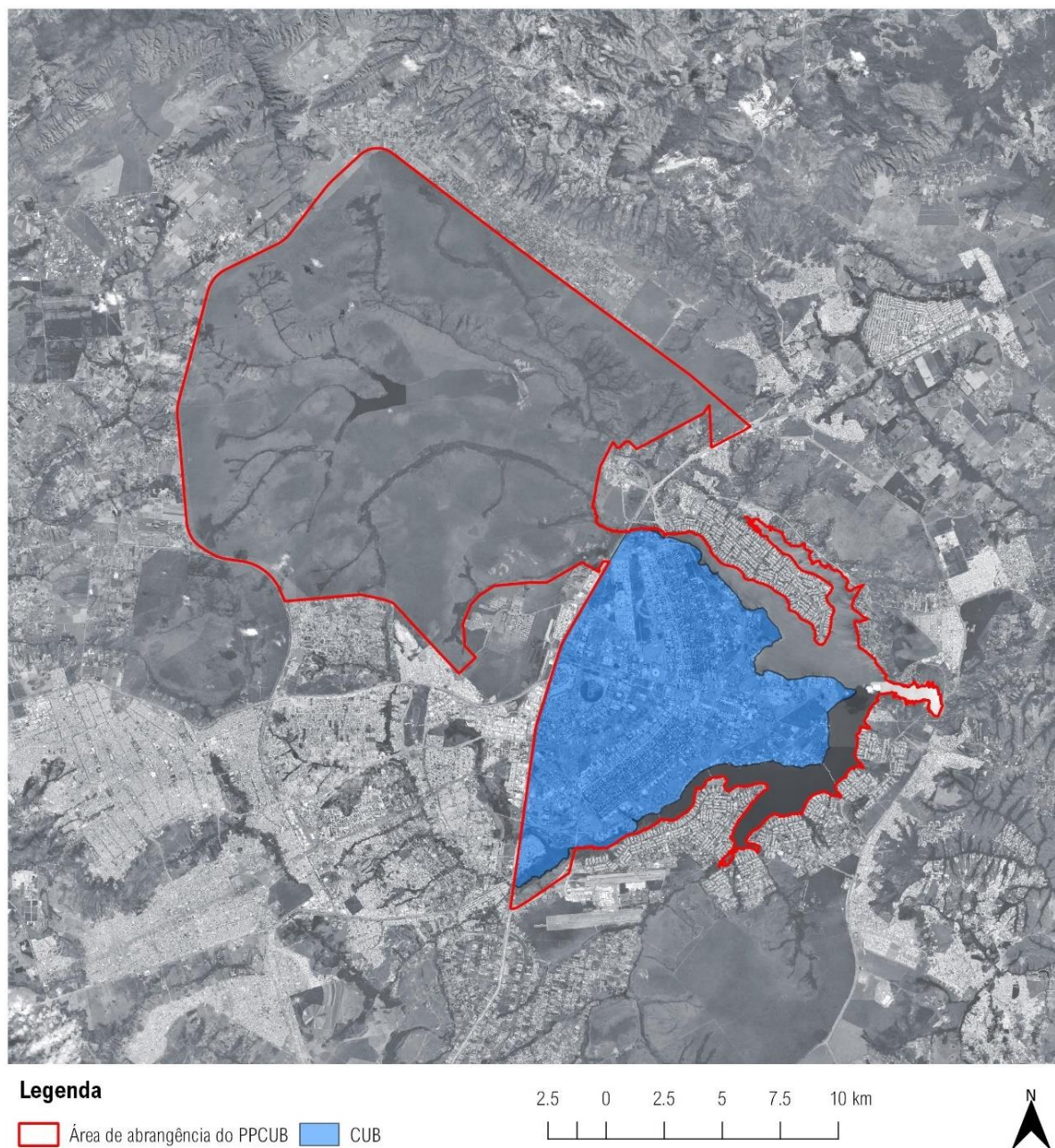


**Figura 71.** ZP1B e respectivas Áreas de Preservação.  
Fonte: IPHAN (2016c).

Além das portarias do IPHAN, em nível distrital, o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB) tem um importante papel normativo. Ele se estabelece como um instrumento político de preservação, planejamento e de gestão da Unidade de Planejamento Territorial (UPT) Central conforme disposto na Lei Orgânica do Distrito Federal (LODF) e no Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT). Desse modo, o plano pretende abranger, em um único normativo, uma legislação de preservação, uma lei de uso e ocupação do solo e um Plano de Desenvolvimento Local da Unidade de Planejamento Territorial Central (SEDUH, 2023c).

O PPCUB se propõe a compreender as diretrizes de planejamento urbano, em conformidade com as normas de preservação já estabelecidas. Além disso, o instrumento tem a pretensão de estabelecer estratégias, programas e projetos específicos, visando promover o desenvolvimento, a melhoria e a modernização sustentável desse conjunto. A implementação do PPCUB pretende garantir uma gestão mais eficaz e transparente do território tombado, de forma colaborativa com os órgãos de supervisão e preservação do governo local e federal.





**Figura 72.** Área de abrangência do PPCUB.  
Fonte: SEDUH (2023d) – Editado pelo autor (2024).

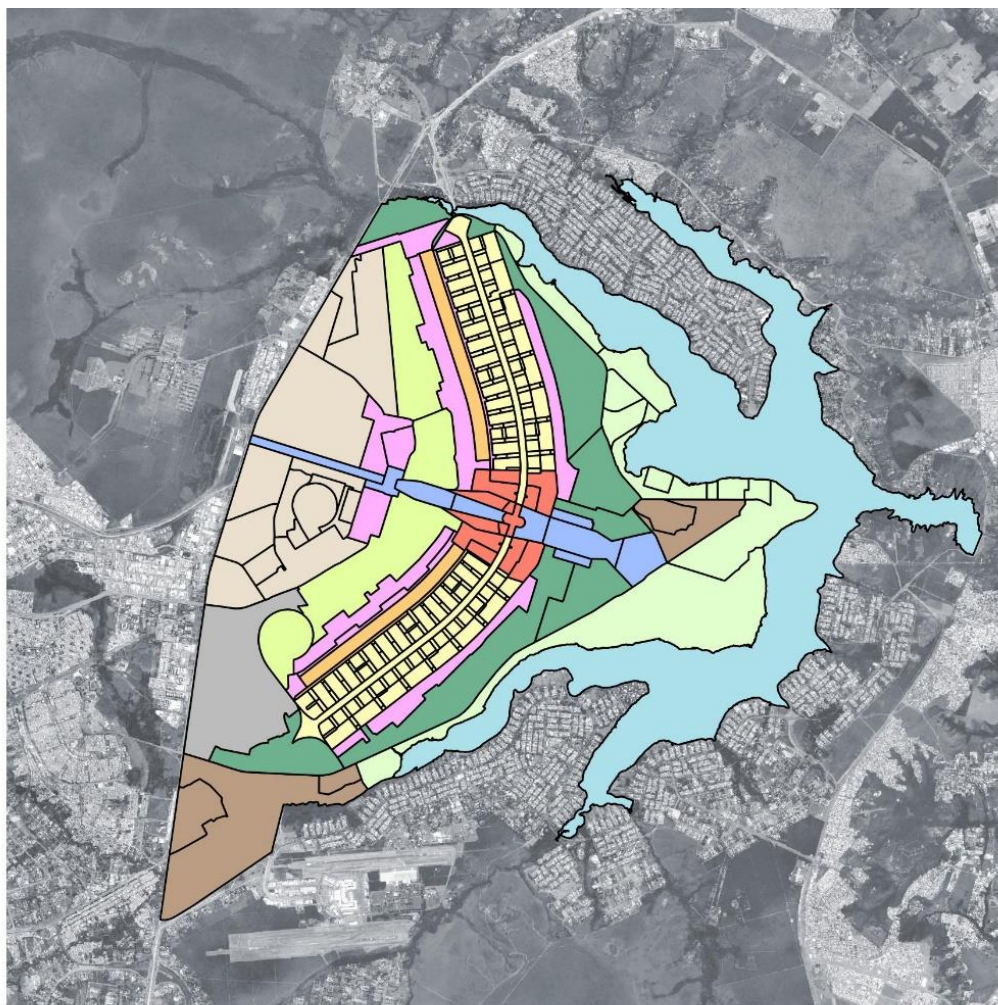
A área de abrangência do PPCUB corresponde à Unidade de Planejamento Territorial - UPT Central, de acordo com o PDOT, engloba as regiões administrativas do Plano Piloto - RA-I, Cruzeiro - RA XI, Candangolândia - RA XIX e Sudoeste/Octogonal/SIG - RA XXII. Ela é delimitada a leste pela margem do Lago Paranoá; a oeste pela DF 003 - Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), que também inclui o Parque Nacional de Brasília; ao sul pela DF 025 - Estrada Parque Dom Bosco (EPDB) e pelo córrego Riacho Fundo; ao norte

pelo Ribeirão Bananal (SEDUH, 2023c).

Conforme a minuta do Projeto de Lei Complementar do PPCUB<sup>15</sup>, o conjunto é dividido em 12 Territórios de Preservação (TP), e estes são subdivididos em Unidades de Preservação (UP), para as quais ficam definidos parâmetros de uso, ocupação e demais instrumentos de controle urbanístico e de preservação. Essas informações ficam arranjadas na Planilha de Parâmetros Urbanísticos e de Preservação (PURP). Cada Território de Preservação foi valorado em relação aos componentes de preservação, que têm o objetivo de destacar os pontos relevantes e essenciais para a preservação, considerando a identidade cultural, a historicidade e a paisagem urbana. Assim, nos termos da minuta, os componentes são: 1) o histórico, referente à significância do território na construção da capital ou na sua consolidação; 2) a forma urbana, que abrange o desenho urbano (incluindo parcelamentos, redes viárias, espaços públicos e edificações) e o uso e ocupação do solo; e 3) a paisagem urbana, caracterizada pela disposição dos espaços edificados no território, privilegiando os espaços vazios (SEDUH, 2023c).



---

15 A minuta de Projeto de Lei Complementar (PLC) do Plano de Preservação do Plano Piloto de Brasília (PPCUB) foi elaborada pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (Seduh-DF). A proposta é resultado do diálogo com representantes da sociedade civil, governo, setor produtivo, entidades de classe, entre outros. O texto teve seu respaldo técnico endossado pelo Iphan e foi aprovado pelo Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal (Conplan). Há cerca de 15 anos a proposta é aguardada e discutida na capital. Até o momento da elaboração desta pesquisa, o projeto de lei ainda não foi aprovado pela Câmara Legislativa do Distrito Federal.



**Legenda**

Territórios de Preservação - TP

- |  |   |
|--|---|
|  TP1 - Eixo Monumental                                    |  TP7 - Espelho d'água do Lago Paranoá                |
|  TP2 - Superquadras e Áreas de Vizinhança                 |  TP8 - W3 Norte e W3 Sul                             |
|  TP3 - Setores Centrais                                   |  TP9 - Setores Residenciais Complementares           |
|  TP4 - Orla do Lago Paranoá                               |  TP10 - Setores Complementares - Áreas Oeste e Leste |
|  TP5 - Setores de Embaixadas                              |  TP11 - Vilas Residenciais                           |
|  TP6 - Grandes parques e outras áreas de transição urbana |  TP12 - Setores de Serviços Complementares           |



**Figura 73.** Territórios de Preservação do PPCUB.  
 Fonte: SEDUH (2023d)– Editado pelo autor (2024).

O Cruzeiro fica incorporado no Território de Preservação 9 (TP9), destinado aos Setores Residenciais Complementares do CUB. Ele é caracterizado por setores residenciais decorrentes de propostas de expansão, adensamento e complementação do Plano Piloto,

cujos desenhos urbanos possuem ampla variedade formal. A região fica entre os Parques da Cidade e Burle Marx e a Estrada Parque Indústrias e Abastecimento (EPIA), coincidindo com os limites da poligonal do conjunto tombado. De acordo com a Memória Técnica do PPCUB, trata-se de uma área de alta ocupação, com diferentes tecidos urbanos, fora os setores Sudoeste e Noroeste. A Octogonal e o Setor Militar Urbano também fazem parte do TP9. O território em questão é parcelado em 12 (doze) Unidades de Preservação (UP). O SHCES representa a Unidade de Preservação 1, e o SRES a Unidade de Preservação 2 (SEDUH, 2023b).



**Figura 74.** Unidades de Preservação (UP) do TP9.  
Fonte: SEDUH (2023d) – Editado pelo autor (2024).

Para o Cruzeiro, as orientações de preservação do TP9 consistem na manutenção da

característica residencial multifamiliar, com térreo em piloti no SHCES e de residências unifamiliares no SRES, complementadas por espaços comerciais, serviços e instalações de apoio. Além disso, o projeto destaca a importância da conservação das áreas verdes no centro das quadras do SHCES e nas extremidades dos blocos do SRES (SEDUH, 2023c).

De modo geral, a valoração dos componentes de preservação das UP do TP9 entende que a maioria do seu território tem alto valor de forma urbana. Na Planilha de Parâmetros Urbanísticos e de Preservação Componentes de Preservação 45 (PURP 45) do Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul (SHCES), dentre os componentes de preservação, o histórico e a forma urbana possuem maior valor de preservação. Já o componente de menor valor de preservação do Cruzeiro Novo é a paisagem urbana, ou seja, o modo de inserção dos blocos e dos espaços edificados sobre um território. Conforme Cullen (2008), a paisagem urbana é a arte de tornar coerente e organizado, visualmente, o conjunto de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano. Na paisagem urbana em questão, os espaços vazios deveriam prevalecer no sistema. Como destacado na Portaria nº 166/2016 do IPHAN, o Cruzeiro se insere em área subsidiária aos setores incorporados ao projeto original da capital (Macroárea B), servindo como entorno de proteção à paisagem urbana do conjunto original do Plano Piloto de Brasília (SEDUH, 2023c).

PLANILHA DE PARÂMETROS URBANÍSTICOS E DE PRESERVAÇÃO			COMPONENTES DE PRESERVAÇÃO			PURP 45
TP9	UP1	SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS SUL - SHCES - CRUZEIRO NOVO	HISTÓRICO	FORMA URBANA	PAISAGEM URBANA	
			MAIOR VALOR	MAIOR VALOR	MENOR VALOR	

**Figura 75.** Cabeçalho da PURP 45 com os componentes de preservação e seus respectivos valores.  
Fonte: SEDUH (2023c).

A valoração no PPCUB leva em conta a espacialização do componente no território, seu grau de preservação e significância face aos Valores Patrimoniais, Atributos Fundamentais,

Configuração Espacial do Plano Piloto e Escalas Urbanas<sup>16</sup>. No caso do Cruzeiro Novo, muitas áreas públicas previstas no projeto original do setor foram perdidas devido à implantação de estacionamentos asfaltados nos interiores das quadras onde estariam as áreas verdes e de lazer, além do cerceamento por grades dos pilotis, o que acabaria desvalorizando a livre circulação da cidade. Ademais, o que deve prevalecer é a paisagem do núcleo original do Relatório do Plano Piloto, sendo o Cruzeiro Novo uma região secundária e complementar.

Em relação à questão das alterações nos parâmetros de ocupação do Cruzeiro Novo, o Memorial Técnico (2023) consideraria que não ocorreram grandes mudanças no setor, de modo que os parâmetros urbanísticos vigentes foram mantidos. Nas situações de falta de medidas válidas, foram definidos novos parâmetros a fim de dar segurança nas análises e promover a aprovação de projetos. A respeito da regulamentação da ocupação das áreas públicas próximas às projeções residenciais, foi incluído na PURP um estudo para regularizar os cercamentos dos pilotis do Cruzeiro Novo, de acordo com as diretrizes do Parecer Técnico

---

16 O CUB é caracterizado conforme seus Valores Patrimoniais, dos Atributos Fundamentais, da Configuração Espacial do Plano Piloto e das Escalas Urbanas. Os Valores Patrimoniais levam em conta a concepção das quatro escalas e suas características: os valores históricos resultantes do processo de implantação da capital e contribuição para a arquitetura e urbanismo; o valor paisagístico no território; os valores estéticos e artístico-culturais resultantes do projeto urbanístico vencedor e o valor sociocultural decorrente da integração entre culturas. Os Atributos Fundamentais seriam as características essenciais para valoração e inclusão de Brasília na Lista do Patrimônio Cultural da Humanidade e de seu tombamento. Dentre elas temos a interação das quatro escalas; a estrutura viária integradora da cidade; a unidade, ordenação e setorização funcional; as superquadras ao longo do Eixo Rodoviário-Residencial; a cidade-parque e sua estrutura de espaços verde e abertos; a orla do Lago Paranoá; arquitetura representativa do Movimento Moderno; e os acampamentos pioneiros consolidados. Em relação à Configuração Espacial, seu ponto de referência é a concepção do Plano Piloto estruturado nos dois eixos, o Monumental e o Rodoviário-Residencial. Além disso, leva em conta as diferentes funções urbanas da capital (cívico-administrativa, residencial, de centro urbano e de cidade-parque) e seu modelo único de parcelamento do solo baseado no Movimento Moderno (projeções e lotes isolados, predomínio dos espaços livres, emolduramento dos edifícios pela paisagem, permeabilidade visual e livre circulação de pedestres). Por fim, as Escalas Urbanas constituem os princípios e fundamentos que transpõem a concepção do Plano Piloto. Destacamos a Escala Residencial que representa o doméstico e o cotidiano, sob um novo conceito de viver próprio de Brasília (SEDUH, 2023c).

nº 102/2019 do IPHAN e do Estudo Técnico e Diretrizes da Diretoria de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (DIPRE) emitido em julho de 2018. Essa regularização ficaria condicionada à elaboração de um projeto de requalificação urbana que melhorasse e valorizasse as áreas públicas e seus espaços. O projeto também ficaria sujeito a ser aprovado pelo órgão de preservação federal.

Assim como já traçado na Memória Técnica, a PURP 45 do Cruzeiro Novo estabelece planos, programas e projetos aplicáveis ao setor. Entre eles, destacamos a regularização dos cercamentos dos blocos do SHCES. Mas para que ela seja possível, a planilha recomenda a revitalização da área urbana do Cruzeiro Novo, de modo a dirimir o impacto da ocupação do chão livre pelas grades, qualificando as áreas públicas, aprimorando a acessibilidade das calçadas, incrementando vegetação, diminuindo estacionamentos e aumentando a permeabilidade do solo. Deve-se também desenvolver um estudo para compatibilizar os projetos do setor, considerando o sistema viário, áreas verdes e espaços de convivência (SEDUH, 2023b).

### Os pilotis

Os blocos do Cruzeiro Novo, assim como os Superquadras, possuem uma das características residenciais mais representativas de Brasília: o piloti. Em suma, a palavra piloti derivaria do termo francês para palafita. Ele seria um sistema construtivo onde a edificação se apoia sobre pilares e o pavimento térreo torna-se um espaço livre. Tal recurso foi amplamente utilizado pela arquitetura moderna e aplicado nos blocos residenciais de Brasília na intenção da construção de um espaço público de livre convívio e circulação. Na proposta urbana inicial, a área dos pilotis estaria livre de barreiras e proporcionaria o cruzamento da Superquadra em qualquer direção. Além de o chão servir de passagem para os transeuntes, o piloti seria uma extensão dos apartamentos, um ambiente de encontro entre os moradores. Em tese, quanto maior a permeabilidade visual proporcionada, mais seguro se tornaria o espaço (REIS et al., 2015). Os pilotis seriam aplicados como sistema construtivo em diversas regiões administrativas. Eles podem ser encontrados em blocos do Cruzeiro, Guará, Taguatinga, Sudoeste/Octogonal entre outras.

Diante disso, o piloti constituiria uma das características fundamentais para valorização e preservação da qualidade urbanística. Entretanto, desde sua ocupação, o cercamento representa uma infração urbana passível de punição pelo poder público com base nos limites legais estabelecidos. De acordo com a colocação de Reis et al. (2015), ao restringir o livre

acesso ao pilotis, perder-se-ia uma área de convivência e como resultado, a segurança do bloco diminuiria diante da redução de visibilidade, indo-se no sentido oposto do que se acredita.



**Figura 76.** Cruzeiro antes das grades.

Fonte: ACERVO DO INSTITUTO ARUC CULTURAL (2023).

O espaço público, em grande parte das cidades brasileiras, é resultado do parcelamento de lotes ou do processo histórico de ocupação, onde as áreas remanescentes são destinadas ao uso público decorrentes de projetos ou da consolidação do uso pelas comunidades (REIS et al., 2015). Em contrapartida, em Brasília, o espaço público é responsável por delimitar o espaço privado. Nas Superquadras, os blocos residenciais são construídos sobre projeções, onde seus pilotis são de uso público. As grades não direcionariam, orientariam ou limitariam o pedestre. O espaço público ampliado abriria as possibilidades de caminhos e trânsito livre. Este aspecto representaria parte dos fundamentos a serem preservados da proposta de Brasília como cidade aberta, fluida e permeável espacialmente (REIS et al., 2015).

Em contramão ao previsto, é raro encontrar os pilotis em sua forma plena em Brasília. Isto se dá porque a maioria dos blocos residenciais “se amuralharam” por conta dos desníveis, grades e cercas vivas construídas pelos condôminos. Deste modo, o chão livre das Superquadras, de alguma maneira, perde seu efeito (REIS et al., 2015).

Para a gestão dos espaços da cidade, a violência urbana é um fator considerado importante. Para segurança doméstica, comercial ou institucional, muros e grades se apresentam em



Brasília como tentativas edilícias de proteção contra esta violência. Conforme apontado pelo IPHAN (2016b), o Urbanismo ainda procura entender a relação da configuração espacial e a criminalidade que acomete as cidades. Existem linhas teóricas que indicam que os muros e grades aumentariam a insegurança pela sua característica “segregatícia” contra o espaço público, transformando de um espaço para todos para uma “terra sem lei”. A cidade além das grades seria um território de disputas e conflitos sociais, enquanto do lado de dentro, existiria um maior controle das regras sociais e uma sensação de segurança vigiada a partir de um enclausuramento condominial consentido (REIS et al., 2015).



**Figura 77.** Quadra 707.

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Da grade para fora, o ambiente da cidade vira um lugar, por excelência, das disputas e conflitos sociais, ao passo que o lado de dentro dá a falsa impressão de uma paz assistida, cujas regras não são a da cidade ou do convívio cidadão, mas o do enclausuramento condominial. Espaços abertos, inclusive, tornam-se mais seguros porque são mais visíveis. Vizinhos, porteiros, e mesmo agentes de segurança pública, conseguem ver melhor os espaços – uma vigilância comunitária (REIS et al., 2015).

Os estacionamentos, quando em espaços abertos ao nível do chão, são áreas de uso público que não se constituem como privativas do bloco. Portanto, não devem ser cercados ou privatizados, o que caracterizaria apropriação indevida de espaço público. Os estacionamentos arborizados integram a paisagem da superquadra e devem ser preservados, e naqueles sem arborização, o plantio deve ser incentivado. Alguns blocos possuem

estacionamento em garagem subterrânea, o que contribui para a minimização dos seus efeitos na paisagem. O uso do piloti do bloco residencial do Plano Piloto como estacionamento contraria o princípio do chão livre e acessível a todos. Os raros casos de estacionamentos em superfície com lajes de cobertura contíguas às projeções dos blocos foram admitidos como solução constante dos projetos aprovados para aquelas quadras – como as SQS 205, 206 e 208, por exemplo (REIS et al., 2015).



**Figura 78.** Superquadra 208, Asa Sul (2021).  
Fonte: GOOGLE STREET VIEW (2024).

As fachadas dos blocos pertencentes às quadras do período inicial de implantação da cidade constituem exemplos expressivos e únicos dos princípios da arquitetura moderna. Ao se fazerem intervenções, reformas e modernizações, deve-se ter o cuidado de alterar o mínimo possível as características originais do edifício, principalmente quando se tratar de fachadas, revestimentos, painéis decorativos de azulejos, tipo e desenho de esquadrias e cobogós. São orientações que vão na linha da preservação das características da arquitetura própria da cidade, para que ela não se desvalorize nem desapareça (REIS et al., 2015).

Conforme Reis et al. (2015), a perda desses elementos comprometeria o acervo arquitetônico típico de um momento histórico da cidade. Habitar e preservar um patrimônio reconhecido nacional e mundialmente implica em grandes desafios e responsabilidades. É de competência do poder público, por meio de seus agentes e instituições, promover a preservação dos bens culturais do país.

## O processo de gradeamento

Os embates sobre o gradeamento dos blocos residenciais do Cruzeiro começaram em 1993. Os cercamentos ocorreram sob o pretexto de oferecer mais segurança aos moradores. Contudo, na proposta de Lucio Costa para Brasília, os pilotis são áreas de circulação e acesso público livre. Mesmo assim, a preocupação com a segurança aumentaria com os anos de esquecimento do Cruzeiro por parte dos sucessivos governos em relação ao Plano Piloto central. Diante deste cenário, os moradores encontraram como alternativa o gradeamento dos blocos, transformando estes espaços públicos em áreas privativas aos condôminos de cada bloco. Como resultado, dos 325 blocos do Cruzeiro Novo, 324 foram cercados. Com esta privatização do espaço, criou-se uma área de convívio para os condôminos, que se sentiram mais seguros. Por mais que o Cruzeiro não seja considerado um lugar violento, a sensação de proteção é ampliada pelas grades.



**Figura 79.** Pilotis no Cruzeiro Novo (1996).  
Fonte: ACERVO DO INSTITUTO ARUC CULTURAL (2023).

Em 23 de setembro de 1993 foi sancionada a Lei nº 544 da Câmara Legislativa do DF, que autorizou a instalação de grades nas áreas comuns e de pilotis dos blocos residenciais em algumas cidades satélites, incluindo o Cruzeiro. Naquele momento, o presidente da CLDF no exercício do cargo de governador, deputado Benício Tavares, sancionaria esta lei. A autorização da instalação de grades dependeria de deliberação de seus condôminos. Tendo em vista a especificidade da cidade, em seu Art. 2, a lei destaca que a sua execução na Região Administrativa do Cruzeiro (RA XI) dependeria de aprovação expressa do Instituto Brasileiro

do Patrimônio Cultural (IBPC) – denominação anterior do IPHAN –, considerando os termos contidos Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, que organiza a produção do patrimônio histórico e artístico nacional, e da Portaria nº 314, de 08 de outubro de 1992, do mesmo órgão que tomba o CUB como patrimônio cultural brasileiro (IPHAN, 2018b).

Entretanto, esta lei foi efetivada sem participação ou anuência do IPHAN. Em decorrência, o administrador do Cruzeiro enviou um Ofício em 1º de outubro de 1993 ao IPHAN solicitando orientações quanto à aplicação da lei já que, conforme a legislação, o Cruzeiro dependeria de autorização do órgão para sua execução. Em 10 de novembro de 1993, o Grupo de Trabalho Conjunto (GTC) formado pelo IPHAN e pelo Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico (DePHA) do Distrito Federal emitiram o Parecer nº 048/1993, que apontaria a incompatibilidade da lei com as normas distrital e federal de preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília. Vale salientar que foi de amplo consenso, entre IPHAN e o DePHA, a interpretação técnico-jurídica de incompatibilidade desta lei com as normativas de preservação e normas urbanísticas. Contudo, parte da população que clamava pela permanência das grades se mobilizou junto a parlamentares e ao Governo do Distrito Federal e através dos meios legais continuaram resistentes às decisões (IPHAN, 2018b).

Ao longo dos anos de 1993 e 1994, como consta no processo, a comunidade remeteu cartas, tanto para o administrador quanto para o superintendente do IPHAN, com posicionamentos distintos em relação à legislação. O administrador da cidade solicitou por meio de ofício maior prazo após o IPHAN notificar a fiscalização das grades irregulares. Dentre os pontos levantados pelos técnicos da administração, foi proposto a revisão do Decreto nº 10.829/87, o qual estabelece a proteção ao Plano Piloto de Brasília pelo Governo do Distrito Federal. O entendimento do estudo destacaria que o Cruzeiro não faria parte da área sob proteção histórica. Contudo, em julho de 1994, a Procuradoria-Geral do Distrito Federal (PGDF) emitiu o Parecer nº 586/1994, por meio do qual analisou a Lei nº 544/1993 e verificou sua ilegalidade. Mesmo diante dos apelos dos moradores em favor da segurança dos blocos residenciais, o cercamento com grades não poderia ser permitido. Destacou-se que seria autorizado o gradeamento nas janelas ou nas portarias dos blocos. Ainda afirmou que o que se constituiu foi uma apropriação de área pública na qual se impedia a permeabilidade e livre circulação, além de afetar a concepção urbanística e de tombamento da cidade (IPHAN, 2018b).

Deste modo, por força da Portaria nº 314/1992, que regulamenta o tombamento federal, o cercamento e invasão de área pública permaneceria proibida. Através de Ação Civil Pública

movida pelo IPHAN, foi requerida a retirada das grades irregulares pelo GDF através da Administração do Cruzeiro. O órgão de preservação argumentou que não seria permitido gradear área tombada no Plano Piloto. Esta omissão pelo GDF teria violado o artigo 17 do Decreto-Lei 25/1937, que proíbe a destruição, demolição ou mutilação de coisa tombada. Entretanto, no primeiro semestre de 1995, ocorreram tentativas de acordos para a regularização da situação das grades por iniciativa da própria administração local. De modo geral, enfatizavam as questões de segurança. Diante disso, por meio do Memorando nº 127/1995, o IPHAN comunica que a proposta para a regulamentação dos cercamentos em áreas públicas do Cruzeiro, apresentada pela RA XI, não foi aprovada pelos membros do GTC (IPHAN, 2018b).



**Figura 80.** Quadra 301.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Mesmo diante de ações contrárias dos órgãos de preservação nacional e distrital, em 1996 a Lei nº 544/1993 foi complementada. Através da Lei nº 1063/1996, o fechamento com grades nas áreas verdes frontais, laterais e posteriores aos blocos de apartamento foi novamente autorizado. Em 2004, o Tribunal Regional Federal (TRF) da 1ª Região negou provimento à Ação Civil Pública do IPHAN. Em decisão contrária ao TRF, o Ministério Público do Distrito Federal (MPDF) entrou com recurso no Supremo Tribunal de Justiça (STJ). O Ministério Público argumentou que o tombamento de Brasília não se limita à preservação dos aspectos arquitetônicos da cidade, mas também leva em conta os elementos de sua concepção urbanística, logo, as grades não estariam dissociadas da estrutura do bem tombado. Assim sendo, em 2007, 9 anos depois da lei editada, o Tribunal de Justiça do

Distrito Federal e Território (TJDFT) declarou Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) sobre Lei nº 1.063/1996, acatando recurso do Procurador-Geral de Justiça do DF. Em 2008, o STJ deu provimento ao recurso do Ministério Público Federal (MPF) contra decisão do TRF e considerou ilegal o gradeamento dos edifícios (IPHAN, 2018b).

Não obstante, em 2009 foi promulgada a Lei Complementar nº 813/2009, que reedita as disposições da Lei nº 1.063/1996, já considerada inconstitucional. A lei retoma a disposição sobre o fechamento com grades das áreas verdes das projeções destinadas à habitação coletiva do Cruzeiro Novo dando parâmetros para sua instalação. A Administração Regional do Cruzeiro seria responsável por aprovar a instalação das grades. Os requerimentos relacionados à instalação de cercas novas ou à regularização das já implantadas seriam realizados diretamente à Administração (IPHAN, 2018b).

Em 2011, o TJDFT declara inconstitucional a primeira lei de gradeamento de 1993, em resposta ao recurso do Procurador-Geral de Justiça do DF e Territórios. O GDF entrou com recurso contra a decisão de 2008 do STJ. Contudo, em 2017, o STF não o reconheceu, mantendo a ilegalidade do gradeamento dos edifícios do Cruzeiro. Assim sendo, as grades que cercam prédios do Cruzeiro Novo teriam de ser retiradas (IPHAN, 2018b).

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) considerou o gradeamento dos edifícios uma mutilação ao tombamento da cidade. Destaca-se que a livre circulação sobre os pilotis é uma das características principais do plano projetado por Lucio Costa e reconhecido como patrimônio cultural da humanidade. A colocação de grades descaracterizaria o bem tombado, tendo em vista que desvirtuaria a concepção urbanística determinada em sua construção. Assim, por se constituir acréscimo indevido e não-previsto no projeto urbanístico original, no entender dos ministros, o gradeamento é proibido. As grades que cercam os pilotis dos prédios do Cruzeiro Novo terão de ser retiradas. Colocando fim à questão, o Supremo Tribunal Federal (STF) manteve o julgamento do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e determinou a remoção, não cabendo mais recurso da decisão. Entretanto, não foi estabelecido prazo para o cumprimento. Assim, sem iniciativa prática do governo local para o cumprimento da determinação, as grades permanecem instaladas (STACCIARINI; SOARES, 2020).



**Figura 81.** Quadra 905.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Desde a origem, o entendimento técnico jurídico dos órgãos de preservação local e federal foi unânime quanto à interpretação do objeto tombado e da aplicação das normas urbanísticas e preservacionistas. Desde o início ficou evidente que o cercamento de prédios no Cruzeiro extrapola estas normas e entra em entraves jurídico-urbanísticos ao ocupar irregularmente área pública. Por fim, os tribunais superiores decidiram, em decisão final, pela retirada das grades (IPHAN, 2018b).

Contudo, em 2018, foi elaborado pela Equipe Técnica da SEDUH um relatório de estudo técnico e diretrizes para o PPCUB sobre a regulamentação das grades nas projeções residenciais do Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul – (SHCES). Este estudo visava analisar as instalações de grades em áreas públicas do Cruzeiro Novo e, a partir do diagnóstico, estabelecer diretrizes para regulamentar o cercamento. Este relatório balizou as diretrizes e propostas do PPCUB para o Cruzeiro Novo quanto ao gradeamento e revitalização urbano (SEDUH, 2023a).

A consistente mobilização da comunidade do Cruzeiro para a regulamentação dos gradeamentos resultou em vários debates entre diversos órgãos (PGDF, AGEFIS, IPHAN e SEGETH), coordenados pela Procuradoria-Geral do Distrito Federal. Assim sendo, foi firmado um acordo judicial em que fica suspensa a decisão de retirada das grades, até a apresentação de uma proposta para resolver a questão, dependendo da aprovação entre o GDF e a Superintendência do IPHAN no Distrito Federal (SEDUH, 2023a).

O estudo destaca que a ocupação do Cruzeiro Novo ocorreu de maneira gradual, assim como a implantação de sua infraestrutura. Contudo, a criação de vagas de estacionamento não foi suficiente para atender aos moradores. O projeto original previa poucas áreas destinadas a estacionamento devido ao perfil de renda econômica da população. Diante da falta de urbanização e qualificação dos espaços livres no interior das quadras, esses locais foram gradualmente ocupados por bolsões de estacionamentos (SEDUH, 2023a).



**Figura 82.** Quadra 1109.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Entendendo o processo de gradeamento no setor, a análise apontou a deterioração do espaço urbano na região, causada principalmente pela ocupação indevida de áreas públicas contíguas aos blocos. O diagnóstico constatou interrupções nas calçadas, obstruções de passagens entre prédios, problemas de acessibilidade, falta de coesão paisagística entre outros (SEDUH, 2023a).

As grades inviabilizariam qualquer urbanização, mobilidade e acessibilidade ao espaço público, segundo o estudo. Para a requalificação urbana do setor, é necessário considerar o pedestre como protagonista do espaço público, bem como incentivar a melhoria do transporte coletivo e uso de bicicletas para a redução dos automóveis. Enxerga-se como fundamental a devolução aos moradores e usuários os espaços comuns no interior das quadras residenciais, assim como previsto no projeto original (SEDUH, 2023a).

A pesquisa enfatiza que qualquer proposta de regulamentação do gradeamento no Cruzeiro Novo deve priorizar a qualidade do espaço urbano. Como diretrizes para a elaboração dessa



regulamentação, recomenda-se: 1) a recuperação das áreas de convívio internas às quadras residenciais; 2) a instalação de equipamentos urbanos; 3) a manutenção dos lotes institucionais e comerciais; 4) a revitalização da paisagem com espécies adequadas; 5) a utilização de pisos permeáveis nos estacionamentos; 6) a construção de calçadas acessíveis e passeios compartilhados; e 7) a melhoria das vagas de estacionamento nos bolsões já existentes (SEDUH, 2023a).



**Figura 83.** Quadra 909, Cruzeiro Novo.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

A Planilha de Parâmetros Urbanísticos e de Preservação Componentes de Preservação 45 (PURP 45) da minuta da PLC do PPCUB de 2023, indica as seguintes diretrizes para a regulamentação das grades:

- a.1) Requalificação urbana com melhoria da acessibilidade das calçadas, inserção de vegetação, redução de estacionamento e aumento de permeabilidade do solo;
- a.2) Nas fachadas laterais, as grades não podem avançar além dos limites da projeção registrada em cartório;
- a.3) Nas fachadas frontais ou posteriores voltadas para o sistema viário local, as grades não podem avançar além dos limites da projeção registrada em cartório;
- a.4) Nas fachadas frontais ou posteriores voltadas para a parte interna das quadras, as grades podem avançar, no máximo 3,00m, além da projeção registrada em cartório;
- a.5) Os platôs remanescentes das bases das grades instaladas ao longo dos anos

devem se adequar à topografia natural do terreno ou fazer concordância com as calçadas, respeitando as normas de acessibilidade;

a.6) As grades devem ter no mínimo 70% de transparência e visibilidade;

a.7) A concessão de uso de áreas públicas ocupadas pelas grades deve ser onerosa. (SEDUH, 2023b)

Afora as grades, atualmente, a instalação de elevadores em construções anexas às projeções dos blocos pode representar outra alteração da intenção original idealizada para o setor. Diante da mudança do perfil econômico dos moradores que viabilizaria a obra e pela necessidade de conforto e adaptação frente às escadas, até então únicas alternativas de circulação vertical dos edifícios, surge como demanda uma legislação que licenciasse a implantação destas torres de elevadores externos<sup>17</sup>. Em 2020, foi avaliado e concluído pela Câmara Legislativa o projeto de Lei nº 998/2020, que modifica a Lei nº 3.045/2002, a qual dispõe sobre a instalação de elevadores em edifícios de habitação coletiva do Cruzeiro Novo. O documento determina que a instalação dos elevadores deve respeitar os parâmetros arquitetônicos e os critérios para ocupação de áreas públicas, caso seja necessária alguma alteração além do projeto original do prédio (CAPUTO, 2021).

---

17 Destacamos neste trecho os casos os quais foi necessária a construção de torres de elevadores anexas aos blocos cuja adaptação de suas torres originais de escadas para a implantação deste sistema não foi possível.



**Figura 84.** Quadra 801, Cruzeiro Novo.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Mais adiante, em 2021, o projeto de lei é aprovado e publicado. Assim, a Lei nº 6.936, de 05 de agosto de 2021, estabelece que a instalação de elevadores em prédios residenciais coletivos existentes em todas as regiões administrativas do Distrito Federal, incluindo o Cruzeiro, que tenham sido construídos sem esses equipamentos, passe a ser autorizada. Para realizar as adaptações prediais necessárias à implementação, é essencial também atender às exigências do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal e das concessionárias de serviços públicos. A solicitação de licença para a realização das obras deve incluir as plantas e documentos requeridos pela legislação vigente, além da cópia da ata da reunião de condomínio que aprovou a decisão (DISTRITO FEDERAL, 2021).

A execução da instalação depende das seguintes condições dispostas na Lei correlata nº 3.045, de 9 de agosto 2002:

- I – instalação de somente 1 (um) elevador para atendimento de cada prumada ou conjunto de apartamentos, admitindo-se solução que contemple a utilização de apenas 1 (um) elevador no bloco servindo a todas as unidades imobiliárias;
- II – execução do sistema de circulação vertical por elevador, isolado da circulação vertical por escadas;
- III – construção de torres de circulação vertical em área externa à projeção registrada em cartório, atendidos os seguintes parâmetros:
  - a) avançar além dos limites da projeção até a distância máxima de 5,00m

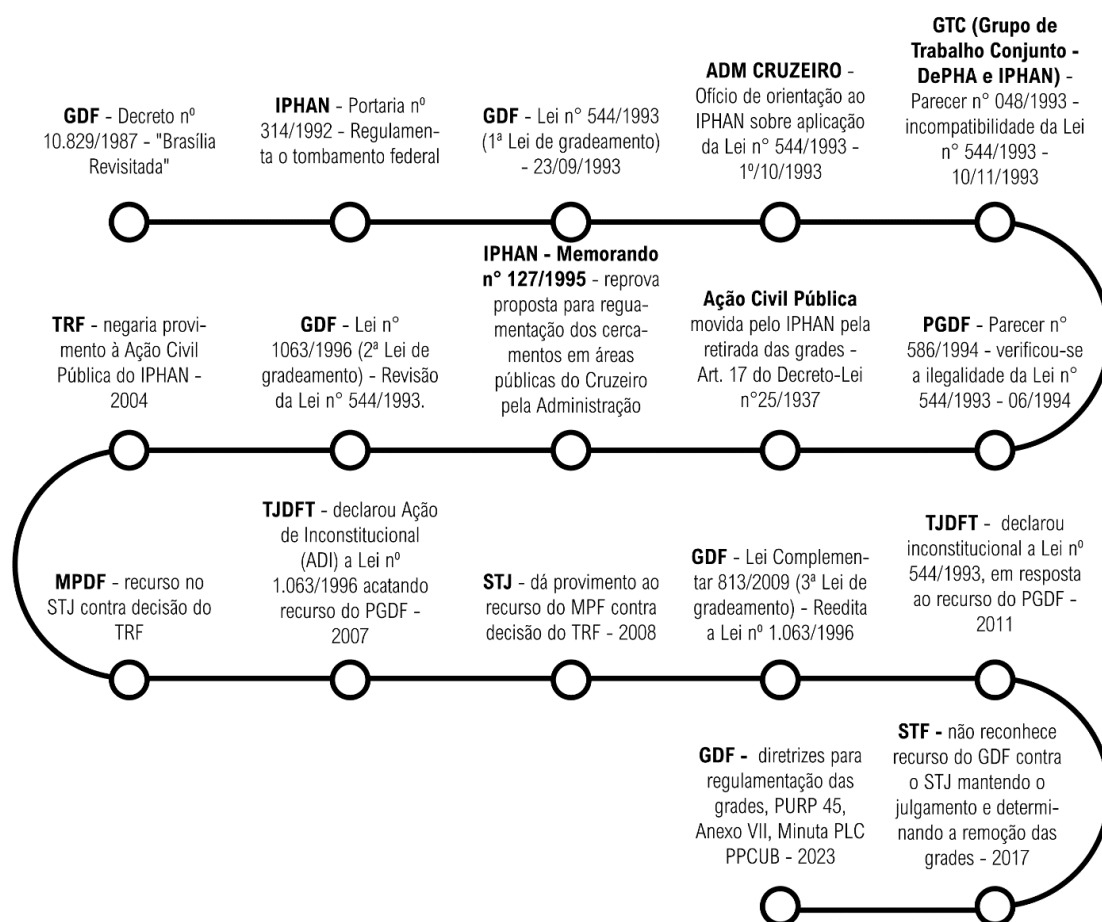
(cinco metros);

b) conter, no mínimo, poço para instalação de elevador e casa de máquinas, podendo conter, ainda, escada, vestíbulos - nos pilotis e pavimentos - e depósito para recipiente de lixo;

c) guardar afastamento, mínimo, de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) da via pública.

IV - execução de circulação horizontal, em área além dos limites de projeção, para interligação da torre de circulação vertical à edificação existente (DISTRITO FEDERAL, 2002).

Como o Cruzeiro Novo está situado em perímetro delimitado por legislação local e nacional de tombamento e preservação do patrimônio cultural, os projetos e construções destinados à instalação de elevadores em blocos de habitações coletivos devem seguir os parâmetros estabelecidos a fim de garantir a salvaguarda do Conjunto Urbanístico de Brasília (DISTRITO FEDERAL, 2021).



**Figura 85.** Processo de gradeamento e embates.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

### Por trás das grades

O medo e a violência influenciam nos processos de mudança social nas cidades contemporâneas gerando formas diferentes de segregação espacial e discriminação social. Diferentes grupos sociais têm usado o medo e a violência para justificar novas estratégias de exclusão social (CALDEIRA, 2003).

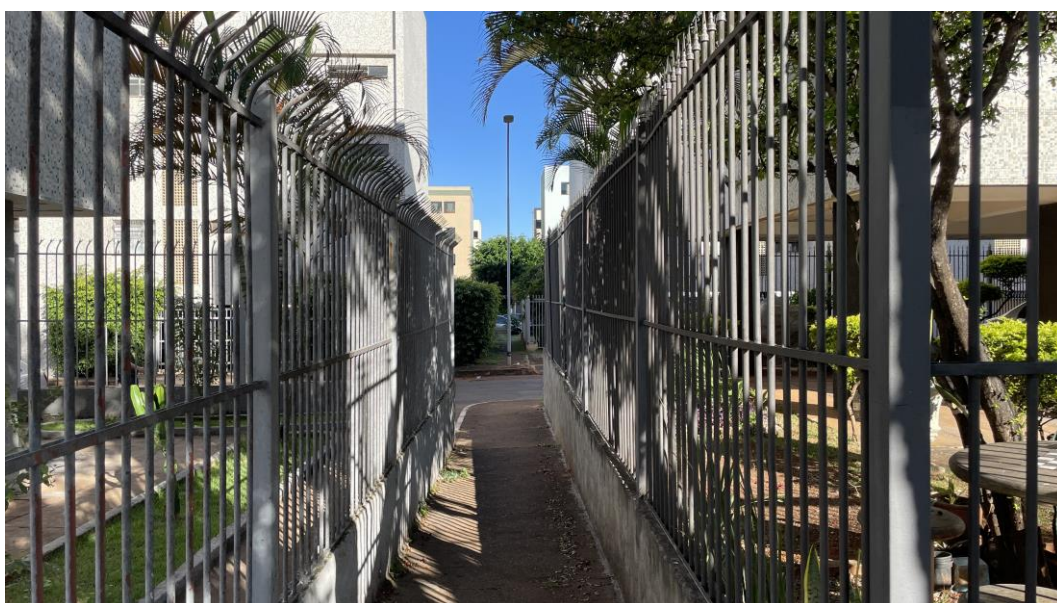
A tecnologia aplicada contra o crime sobre o patrimônio no Cruzeiro Novo foram as grades. Mas, ao fim, as barreiras e restrições impostas pelo cercamento não apenas impedem a permeabilidade e o chão livre, mas também indicam uma tendência de controle sobre quem deve ou não ter acesso à cidade. Os estranhos são limados às calçadas e às pistas de automóvel. O discurso democrático ligado à premissa do ir e vir nos pilotis é deixado de lado, e a segregação e o medo erguem grades e limitam o público ao acesso particular e exclusivo dos moradores das projeções. De modo geral, os grupos que se sentem ameaçados com a ordem social vigente tendem a construir fortificações para suas residências, trabalho e lazer (CALDEIRA, 2003). Os discursos de medo tendem, simultaneamente, a legitimar e incorporar outros preconceitos, como raciais, étnicos, de classe e de pessoas em vulnerabilidade financeira.



**Figura 86.** Grades e câmeras de segurança 24 horas.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Diante disso, as narrativas de crime, medo e preconceitos tem se combinado a transformações urbanas para produzir um outro padrão de segregação. Tanto simbólica quanto materialmente, as segregações operam no estabelecimento de diferenças, divisões e

distâncias, constroem separações, multiplicam regras de exclusão e restrição de movimentos. Como resultado, a privatização da segurança e reclusão surgem como processos que mudam as noções de público e de espaço público. A privatização da segurança, no caso do Cruzeiro, através de cerca e câmeras de segurança, desafia o monopólio da força do Estado, afastando mais do controle público, ou seja, privatizando a segurança e excluindo a presença de serviços públicos e, conseqüentemente, deslegitimando-os. Ao fim, entende-se que as privatizações, cercamento e outras técnicas de distanciamento criam diferentes tipos de espaço: fragmentado, articulado em termos de separações rígidas que assumem às desigualdades um valor estruturante.



**Figura 87.** Passeio entre grades.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Sob o modelo de condomínio fechado, inspirados na moradia fortificada das elites, os blocos se transformam em muros. Os condomínios mudam o panorama da cidade, seu padrão de segregação espacial e caráter do espaço público e das interações públicas entre as classes. Como resultado, a privatização dos espaços públicos pelo gradeamento enfatizam o valor privado e desvalorizam o público. Além das motivações de segurança, enxerga-se que a “condomínialização” dos blocos e a privatização por cercas seja uma alternativa à classe média (população do Cruzeiro Novo) de se aproximar dos condomínios de elite.



**Figura 88.** Quadra 1205.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

A cruz é um dos marcos físico-territoriais da construção de Brasília, e o capítulo buscou apresentar seu aspecto de memória remontando também a origem dos setores residenciais econômicos do Cruzeiro. Do acampamento dos primeiros técnicos da Comissão Cruls que vieram ao Planalto Central goiano à cruz edificada por Bernardo Sayão, fincada na parte mais alta do Eixo Monumental, o estudo trouxe o processo de reconhecimento da região da nova capital brasileira. Além da referência geográfica, Estaca Zero, a cruz marca o religioso. As missas de chegada abençoavam e celebravam Brasília. No decorrer dos anos, a Praça do Cruzeiro, posteriormente projetada por Lucio Costa, foi palco e testemunha de diversos eventos, ganhando relevância e reconhecimento como espaço da memória local.

Como vimos, o Cruzeiro, bairro de nome inspirado pela cruz de demarcação, surge como ideia de vila operária ou setor residencial autônomo. Porém, a demanda por moradia para funcionários federais mudou estes planos. Idealizada após o Relatório do Plano Piloto e acrescida no projeto original, a construção de um bairro popular tão próximo ao eixo monumental chamou a atenção. Contudo, mesmo com o desconforto, ela seguiu seu ritmo junto à capital. A partir dos princípios expressos no plano de Ebenezer Howard para a Cidade-Jardim e na Carta de Atenas, Lucio Costa e sua equipe projetaram o primeiro setor do bairro. Os primeiros anos foram de condições precárias e desprovidas de infraestrutura básica. Do Cemitério ao Gavião, a população do Cruzeiro lutou por sua autonomia contra o descaso que sofria. O "primo pobre" das Superquadras não recebia a mesma atenção que os eixos centrais, mesmo fazendo parte do Plano Piloto. Esta união da comunidade culminou no

surgimento da Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro (ARUC), grande canal de contato entre os moradores e o governo.

O Cruzeiro Novo traria ao Plano Piloto um novo padrão residencial coletivo. A proposta de quadras econômicas por Lucio Costa, deturpadas desde o desenho, traria o conceito de habitação popular modernista que já havia sido trabalhado nos anos anteriores. O pretense perfil dos moradores da época ditou o programa de necessidades aplicado ao projeto. Blocos de até quatro pavimentos com pilotis, circulações verticais limitadas a escadas visando o custo da construção, ausência de garagens subterrâneas e poucas vagas para automóveis ao longo das quadras losangulares são características que refletem o passado, mas que ao longo do processo de ocupação do setor acabaram se tornando cada vez mais obsoletas. Decerto fosse ingenuidade considerar que em uma cidade rodoviarista baseada no sistema viário, seus residentes se locomoveriam somente a pé.

O desgoverno em relação às necessidades de infraestrutura e apoio gerou um sentimento de insegurança. O encarceramento voluntário através das grades traria mais conforto e controle para a população. Com sua autonomia administrativa concretizada no final da década de 1980, o processo de gradeamento acelerou cada vez mais. Ao mesmo tempo, o Plano Piloto era tombado e ganharia o caráter de patrimônio. Tendo isto em vista, a concepção urbanística original do Cruzeiro Novo foi retomada, mas as disparidades entre o projeto e a realidade eram grandes. As mudanças já estavam consolidadas e eram de difícil recuperação. Entre embates da população contra as entidades de preservação, as grades se mantiveram. Indo além do projeto, a comunidade cercou e “condominizou” o chão livre, adequando a cidade às novas demandas contemporâneas de segurança, privacidade e vagas para carro.

O capítulo a seguir aborda uma análise das plantas urbanísticas do Cruzeiro Novo, examinando a organização espacial, ocupação do solo, equipamentos urbanos, sistema viário e diversidade arquitetônica dos blocos residenciais. Ao analisar as plantas e suas modificações ao longo dos anos, também são confrontadas a concepção idealizada da habitação e a atual realidade do setor, avaliando o nível de desconexão entre esses dois extremos.





**Do desenho à realidade**

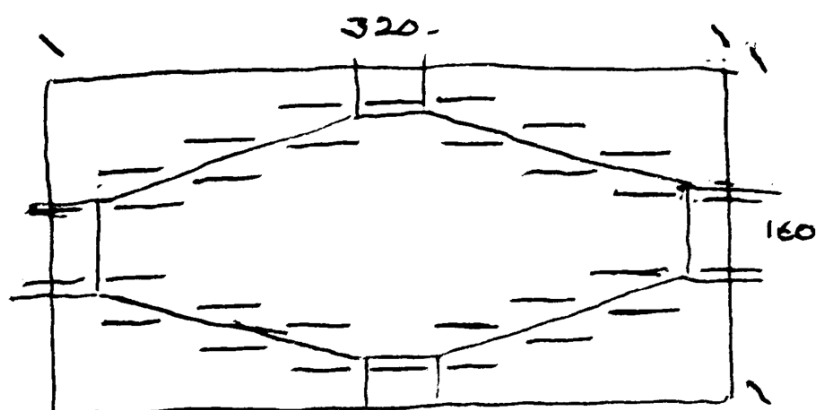
Fonte: ARPDF (2023).

## A intenção

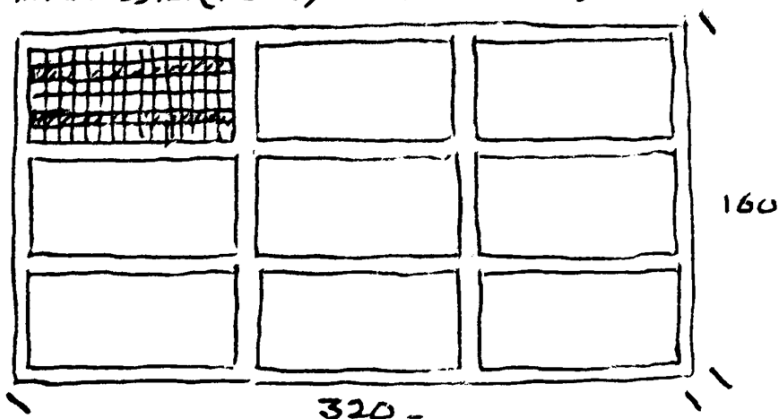
As cidades são produtos de intenção (MEDEIROS, 2013). A intenção tem relação com aquilo que se constrói além da forma, sendo ela orgânica ou planejada. Os espaços urbanos vão se moldando a partir das necessidades, desejos ou objetivos específicos e se particularizando conforme suas qualidades estéticas, funcionais, topoceptivas, econômicas e bioclimáticas. Os atributos da vida social, econômica e política, baseados nas intenções, moldam sua forma. Desta maneira, as intenções produzem, a partir de recursos simbólicos, a imagem da cidade (MEDEIROS, 2013).

A intenção no caso do Cruzeiro Novo é baseada na proposta de Quadras Econômicas, implantação residencial originariamente sugerida para ele, desfigurada em projeto (LIMA; COSTA, 1985), recomendada para Alagados em Salvador (1978) e para áreas de expansão e adensamento previstas no texto “Brasília Revisitada” (1987). Em todas as propostas, as diretrizes, parâmetros e intenções se mantiveram praticamente os mesmos, se resguardando a pequenas alterações conforme o contexto. Para as Quadras Econômicas, pretendia-se uma proposta praticável, de fácil execução e de infraestrutura com custo mínimo. Além das questões relacionadas ao financiamento e produção da obra, para as Quadras Econômicas visava-se a criação de um espaço adequado à vida doméstica e ao bem-estar (LIMA; COSTA, 1985).

As Quadras Econômicas integrariam a ideia de cidade-parque. Em “Brasília Revisitada” (1987), o texto sugere a implantação das quadras ao longo das vias de ligação entre Brasília e as cidades satélites. Esta proposta visava trazer as populações de renda mais baixa para mais próximo do centro a fim de lhes proporcionar um estilo de vida típico vivido nas superquadras. De modo a garantir uma boa densidade populacional, estimou-se cerca de 500 habitantes por hectare. Uma implantação compacta como esta reduziria sensivelmente o custo da infraestrutura urbana, uma vez que não exigiria grandes áreas de construção. Costa (1987) relata que o custo da infraestrutura urbana seria consideravelmente menor se comparado ao de uma implantação rasteira destinada à mesma população.



**IDEIA GERADORA:**  
 NUMA ÁREA DE 320 X 160M (5 HECT.), 504 UNIDADES.  
 (2520 HAB) EM 28 BLOCOS (3 PISOS SOBRE PÍLOTIS).  
 TERRENO 100% LIVRE PARA BENEFÍCIO DOS MORADORES (ARVOREDO, TERRAÇOS, ÁREAS DISTINTAS DE RECREIO (3 IDADES), ESCOLA, CRECHE, CENTRO COMUNITÁRIO, COM-LICAL - 800 M. DE CALÇAMENTO E DE INFRA-ESTR. (ÁGUA, LUZ, ESGOTO BR))



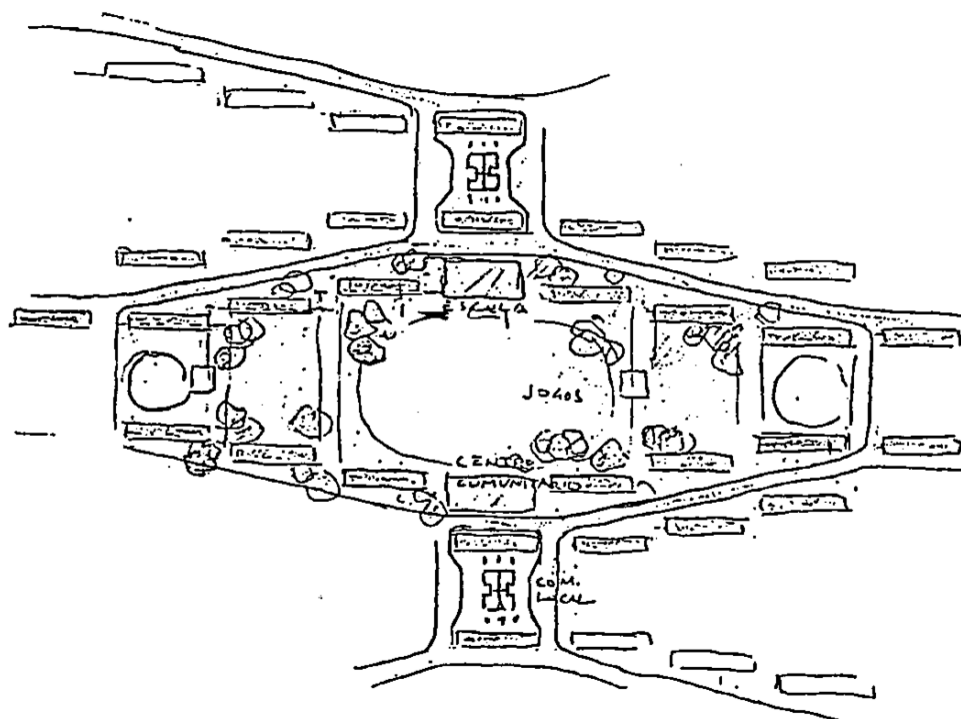
NA MESMA ÁREA A CONSTRUÇÃO DE CASAS TERREAS LEMINADAS (6<sup>m</sup> DE TESTADA) COMPORTARIA APENAS 270 UNIDADES (1360 HAB) OCUPANDO A TOTALIDADE DO TERRENO, COM TRAMA DE 1440M PARA ARRUMAR & INSTAL.

Figura 89. Ideia geradora da quadra econômica.  
 Fonte: COSTA (2018) - Editado pelo autor.

A Quadra Econômica seria uma espécie de "pré-moldado" urbano (COSTA, 2018). Na proposta para Alagados, ela seria implantada em um quadrilátero de 160,00 x 320,00 m área de 5,12 hectares, onde se inscreveria um losango, formado por caminhos oblíquos, articulado a pequenas praças em cada um de seus vértices. Dispostos escalonadamente ao longo da trama viária losangular, haveria 28 projeções destinadas a blocos de três pavimentos com

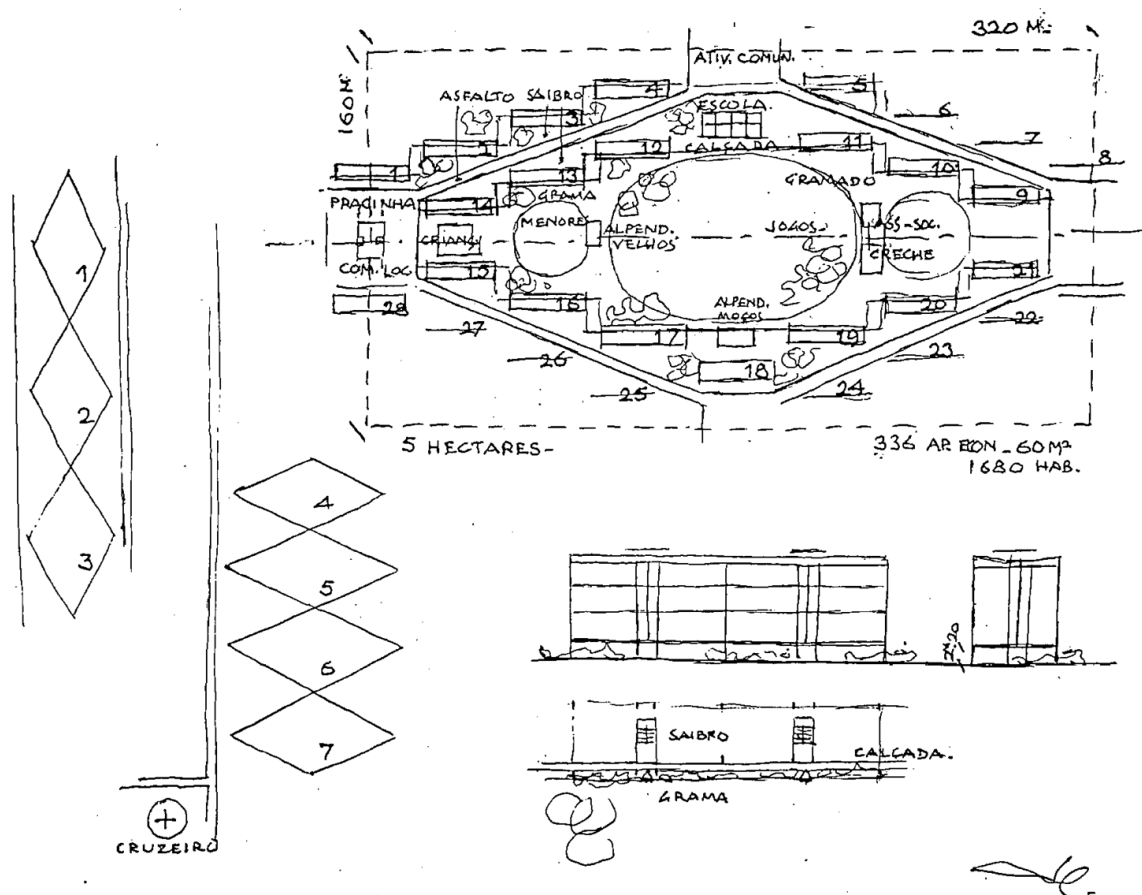
pilotis (LIMA; COSTA, 1985). Em “Brasília Revisitada”, a Quadra Econômica teria 160,00 x 370,00 m, com 5,92 hectares e com projeções de 8,00 x 34,00 m (COSTA, 2018). A extensão total de vias seria de 844,00 m. As redes de drenagem de águas pluviais, esgotos, distribuição de água potável e energia seguiriam esta proporção.

Todo ambiente deveria ser convenientemente arborizado com chão de terra batida e capim teimoso para pisoteio. As calçadas seriam caminhos simples e estreitos, compostos de placas de concreto de 1,00 x 2,00 m, que se articulariam com os pilotis e estabeleceriam uma separação bem definida entre a parte verde, ou área interna dos losangos, com a parte sombreada pelas árvores, onde estariam as vias carroçáveis. As áreas sombreadas formariam espaços de convívio com bancos resguardados pergolados (LIMA; COSTA, 1985). Conforme Costa (2018), a existência desse "quintal comum" no interior da quadra visava criar um ambiente de descontração, possibilitando o convívio sereno e doméstico. Além do serviço de assistência social com pequeno ambulatório, da escola primária, do comércio e das lojas de ofícios nas praças em cada vértice, com o intuito de prover ao usuário certas comodidades e facilidades comuns à vida comunitária, prever-se-ia espaços que atendessem às conveniências das várias faixas etárias.



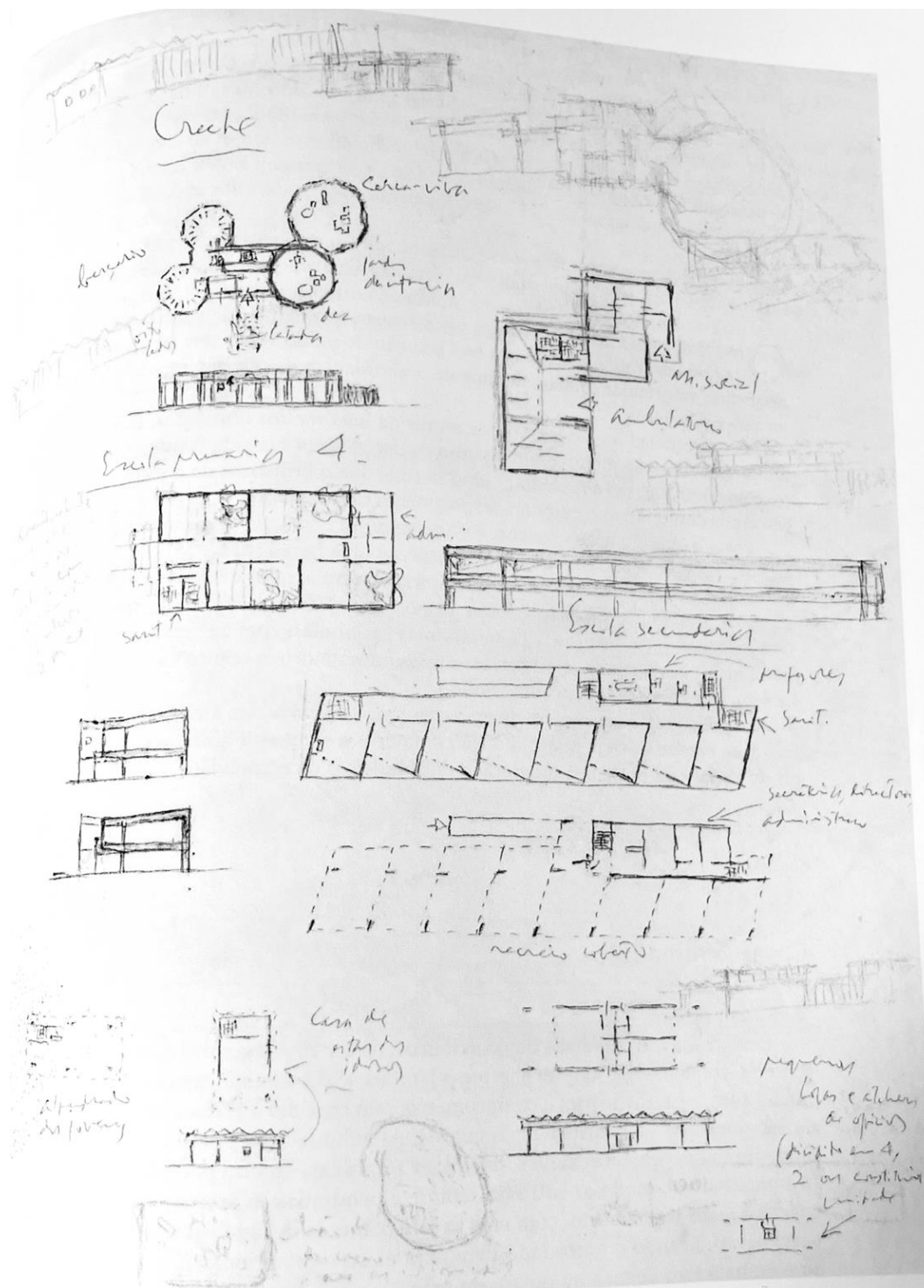
**Figura 90.** Ideia geradora da quadra econômica.  
Fonte: COSTA (1987) - Editado pelo autor.

Conforme Lima e Costa (1985), por ser um bairro proletário, uma creche próxima à moradia seria fundamental para as mães cuja vida acumulava atividades domésticas e laborais. Já para os idosos, a alternativa de descompressão seria um alpendre provido de sanitário e um pequeno cômodo onde eles poderiam se encontrar, conversar, jogar e descansar. Junto ao campo central de terra batida destinada ao “bate-bola”, deveria se dispor um galpão, com pequena copa e sanitário, para diversão e convívio comum. E, ainda, ao alcance de outras dois espaços distintos, uma área de parquinho com balanços, gangorras e outros brinquedos destinados às crianças menores (LIMA; COSTA, 1985).



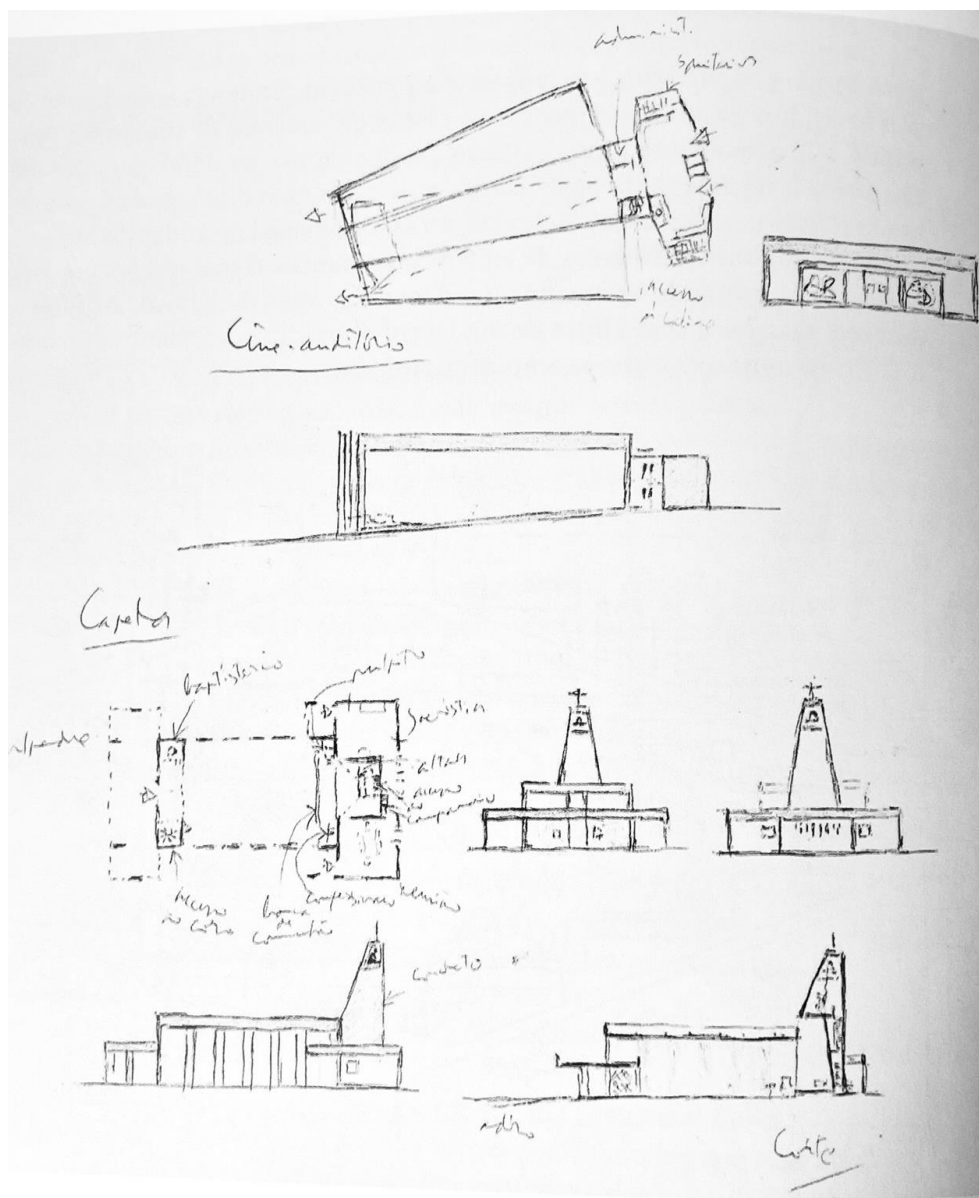
**Figura 91.** Ideia geradora da quadra econômica.  
Fonte: LIMA; COSTA (1985) - Editado pelo autor.

Assim, além dos apartamentos propriamente ditos e do grande "quintal comum" no interior da quadra, haveria um espaço livre para equipamentos complementares e de apoio à moradia ou "extensões da habitação". Como visto, estes equipamentos contemplariam espaços para jogos ao ar livre; alpendres de encontro para os jovens e para idosos, creche, jardim de infância e locais protegidos para crianças menores. Esses locais seriam áreas comuns onde a comunidade poderia usufruir com o tempo (COSTA, 2018).



**Figura 92.** Croqui dos equipamentos complementares propostos por Lucio Costa: Creche, escola primária, escola secundária, ambulatório, casa de idosos e alpendre de jovens.

Fonte: COSTA (2018) - Editado pelo autor.



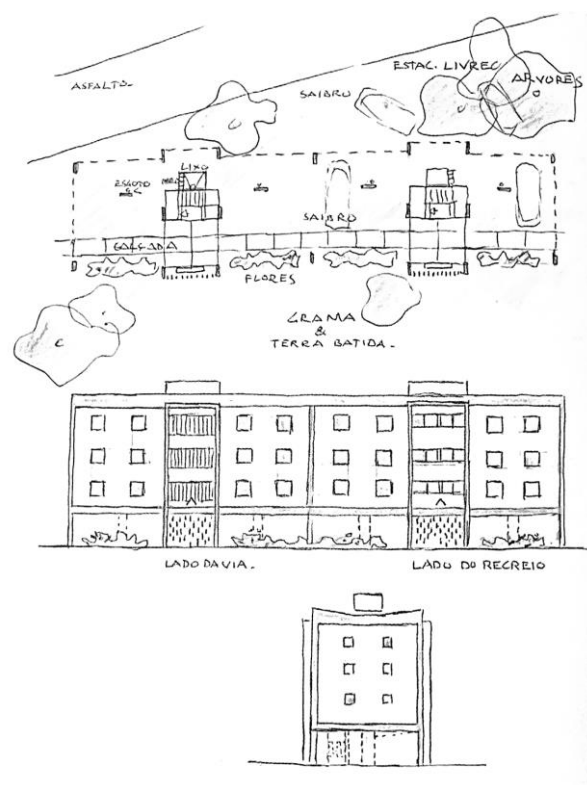
**Figura 93.** Croqui dos equipamentos complementares propostos por Lucio Costa: cine-auditério e igreja.  
Fonte: COSTA (2018) - Editado pelo autor.

De acordo com a proposta de Quadras Econômicas para Alagados, descritas em “Brasília 57-85 (do plano-piloto ao Plano Piloto)” (LIMA; COSTA, 1985) e “Registro de uma vivência” (COSTA, 2018), os blocos com pilotis teriam quatro a oito apartamentos por andar, com apartamentos maiores (53,00 m<sup>2</sup>) ou menores (26,00 m<sup>2</sup>), a depender do perfil do morador.

Segundo as especificações da proposta para Alagados (LIMA; COSTA, 1985), os blocos teriam pilotis de 2,20 m, três pavimentos de 2,50 m de piso a piso e quatro a oito apartamentos por andar. Em relação ao sistema construtivo:

(...) as lajes acima do tabuleiro dos pilotis, de concreto aparente, apoiariam sobre

a própria trama das paredes com cintas de amarração; a escada, a faixa corrida de remate e o enquadramento dos corpos avançados das camarinhas seriam também de concreto à vista, sem qualquer tratamento especial; as paredes de tijolo aparente da caixa aberta da escada teriam acabamento de verniz, assim como todas as portas, com aduelas de piso a teto pintadas de preto. Internamente, as paredes levariam apenas emboço, e o fundo das lajes não seria revestido, mas tudo uniformemente caiado de branco. Os pisos seriam de cimento alisado, levando no traço corante terroso para dar acabamento próprio para ser lavado ou encerado. Não haveria centros de luz, apenas uma arandela de louça branca em cada cômodo, afastada cerca de 1,8 m do chão, e as tomadas necessárias. Externamente, as paredes seriam rebocadas e pintadas de branco para contrastar com o concreto aparente; os vãos seriam de 0,9 m x 1,1 m e teriam uma parte estreita fixa, com tela, e folha taboada com pequena vidraça e postigo (COSTA, 2018, p. 336).



**Figura 94.** Proposta de bloco para as Quadras Econômicas.  
Fonte: COSTA (2018) - Editado pelo autor.

Para os apartamentos maiores, considerou-se a dinâmica familiar do proletário padrão baseado no comportamento dos pais, filhos e outros parentes. Já os apartamentos mínimos teriam como diferencial uma área de estar e de trabalho conjugados, dispostos em “L” (COSTA, 2018). O intuito, como política habitacional, era permitir que a moradia pudesse ser



adquirida de modo a se tornar um bem duradouro e de herança familiar, ou seja, que pudesse ser passado para as próximas gerações (COSTA, 2018).

Em relação aos apartamentos maiores de 52,00 m<sup>2</sup>, Lucio Costa propõe:

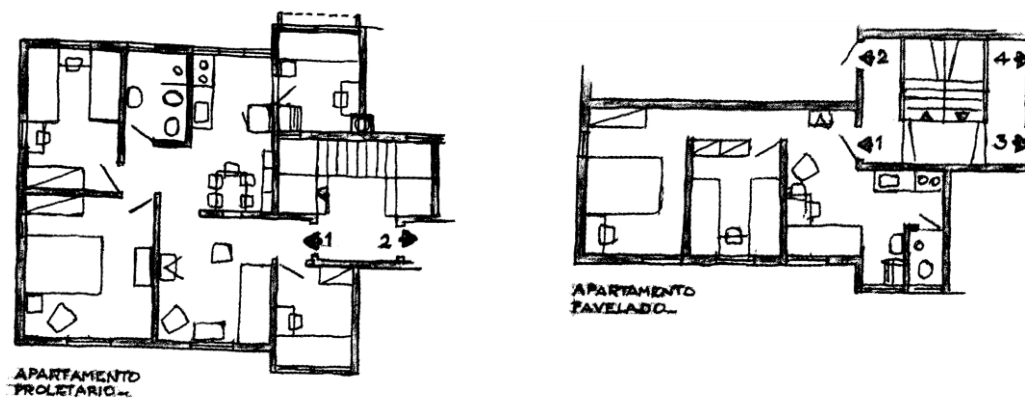
De início, para o casal de ex-favelados, com um ou dois filhos, o apartamento parecerá folgado; mas na medida em que a família aumenta, a exiguidade do espaço se revela; há, então, dois períodos distintos a considerar. No primeiro, os filhos, ainda pequenos, deitam-se cedo, e o domínio noturno é dos pais que podem dispor livremente da cozinha e da sala; no segundo, já crescidos e voltando tarde, esse domínio noturno passa aos filhos, recolhendo-se os pais novamente ao quarto, até que, com o tempo, ocorre afinal a dispersão e o espaço exíguo cresce de novo (LIMA; COSTA, 1985, p. 142).

Para atender a essa dinâmica, foram acrescentados dois quartos, banheiro e cozinha, dois dormitórios menores de 2,00 x 2,40 m, um articulado à pequena sala e outro integrado à área de serviço, onde fosse possível a instalação de sofás-camas. Sobre os dormitórios menores, o arquiteto menciona:

E que, na maioria das famílias proletárias, há uma pessoa idosa - mãe, tia, avó - cuja ação se concentra no serviço doméstico e poderia, então, utilizar este espaço complementar como quarto, enquanto o filho mais velho ocuparia a camarinha contígua à sala (LIMA; COSTA, 1985, p. 142).

Para a cozinha, foi previsto um postigo na parede de modo a permitir o contato psicológico-visual com a sala (LIMA; COSTA, 1985). Em relação à área de serviço, ripados verticais com altura de um lençol dobrado são dispostos nas janelas a fim de esconder a roupa pendurada e assim garantir, segundo Lucio Costa, a “desejável compostura urbana”.

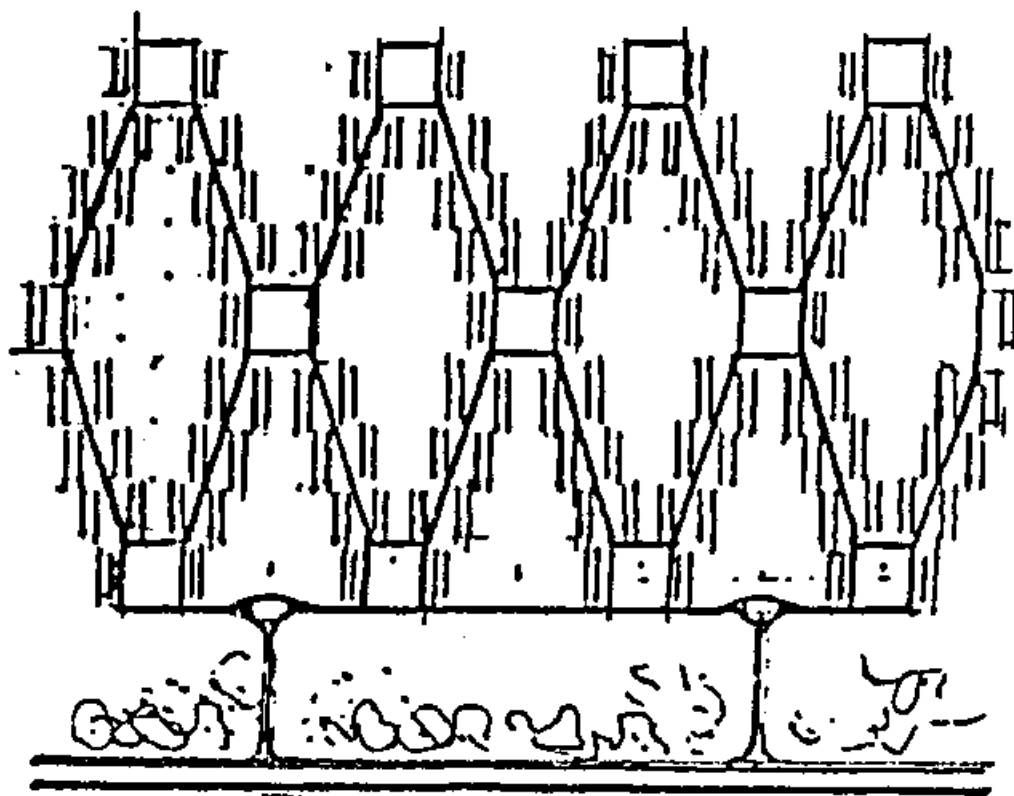
Já nos apartamentos mínimos de 26,00 m<sup>2</sup>, o programa de necessidades seria adaptado de acordo com o “estilo de vida do favelado”. Isso significaria que as áreas de estar e de trabalho seriam conjugadas em L. O apartamento ainda contaria com dois quartos e um lavabo.



**Figura 95.** Proposta de apartamento.  
Fonte: COSTA (2018) - Editado pelo autor.

Em “Brasília Revisitada”, o arquiteto enxergava que as Quadra Econômicas seriam como as Superquadras de Brasília, porém com prédios menores, com apenas três pavimentos sobre pilotis baixos de 2,20 m. As unidades não seriam destinadas apenas a pequenos funcionários do serviço público, mas também a bancários, comerciários e trabalhadores de um modo geral, inclusive àqueles com salário-mínimo e a ex-favelados que seriam servidos com as unidades menores (COSTA, 1987).

Para a proposta, os apartamentos variariam de 60,00 a 30,00 m<sup>2</sup>. A quadra admitiria cerca de 540 unidades residenciais e contaria com aproximadamente 2.700 habitantes. A área de vizinhança seria resultado da formação de quatro Quadras Econômicas. O interior das quadras, assim como nas Superquadras, seria como um quintal comum servido de espaços para equipamentos de uso coletivo. Caberia à própria comunidade definir as atividades para sua área de uso comum (COSTA, 1987).



**Figura 96.** Cadeia de quadras losangulares.  
Fonte: COSTA (1987) - Editado pelo autor.

Como a intenção seria misturar as várias faixas sociais, cada quadra deveria ter metade dos blocos com apartamentos de 30,00 m<sup>2</sup> e metade com apartamentos de 60,00 m<sup>2</sup>, distribuídos alternadamente a fim de evitar a segregação. Os apartamentos de 60,00 m<sup>2</sup>, 7,00 m<sup>2</sup> a mais que a proposta de apartamento para Alagados, atenderiam tanto a famílias de baixa renda como as classes média baixa e média-média. O projeto dos apartamentos menores, 4,00 m<sup>2</sup> a mais que a proposta de Quadras Econômicas anterior, disporia das condições mais condizentes com a maneira de viver da faixa social mais baixa a qual se destinaria. Diferente da perspectiva anterior de manutenção do imóvel como patrimônio contínuo familiar, aqui, se proporia uma dinâmica de recolocação. Assim, quando o ocupante melhorasse de vida e pudesse morar em um apartamento maior, um novo habitante, com a mesma faixa de renda que o anterior no início da ocupação, deveria residir na unidade (COSTA, 1987).

Como visto anteriormente, a maioria das áreas habitacionais de expansão e adensamento propostas em “Brasília Revisitada” não foram implantadas. As duas únicas Quadras Econômicas construídas conforme o texto estão localizadas na Quadra Residencial Sudoeste (QRSW), ou Sudoeste Econômico, e na Quadra Econômica Lucio Costa (QELC), na Região

Guará. Entretanto, ambas pouco se aproximariam das intenções descritas por Lucio Costa.



**Figura 97.** QELC (2021).

Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

Assim como no Cruzeiro Novo, os blocos da QELC foram gradeados, cercando os pilotis e privando aos condomínios parte da área interna da quadra. A maioria dos equipamentos públicos não foi construída, o que mantém os lotes vazios até hoje. As calçadas voltadas para o asfalto foram estreitadas por conta do cercamento, o que diminuiria ainda mais os passeios e o chão livre. Ademais, o problema da falta de vagas para automóveis, principalmente aos seus moradores, também é presente no setor. Algumas áreas internas às quadras e pilotis se transformaram em garagens e estacionamentos. Por privilegiar o pedestre, em detrimento do carro, a proposta previu um sistema viário enxuto e com poucas conexões. Diante disso, algumas vias de ligação internas foram criadas e perpassam o interior dessas quadras.



**Figura 98.** QELC, QE 1.  
Fonte: GOOGLE STREET VIEW (2021).

O Sudoeste Econômico também não esgotou sua ocupação. Muitos dos lotes institucionais e equipamentos públicos não foram ocupados. Diferentemente do Cruzeiro e da QELC, o setor é mais bem servido de vagas de estacionamento e vias internas de conexão. Os pilotis não são gradeados, porém, em alguns casos, podem ser encontradas cercas vivas que não impedem completamente a circulação, mas delimitam a área do condomínio e controlam os acessos e fluxos.



**Figura 99.** Sudoeste Econômico (2021).  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.



**Figura 100.** Sudoeste Econômico, QRSW Quadra 1.  
Fonte: GOOGLE STREET VIEW (2022).

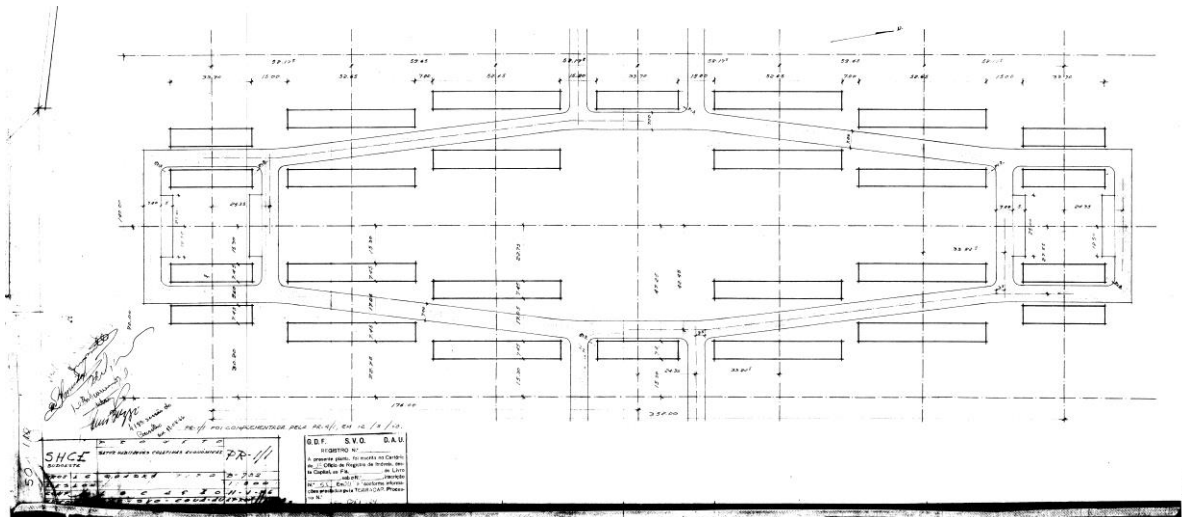
## O desenho

As plantas urbanísticas, como representação cartográfica, sintetizam em meio gráfico o plano de ocupação de um território urbano. Elas apresentam os intencões de seus autores a partir de indícios e padrões importantes que justificaram sua elaboração. A cartografia se apoiou na digitalização das plantas arquivadas do Sistema de Documentação Urbanística e Cartográfica (SISDUC) da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH) do Distrito Federal.

Nesta pesquisa, as plantas foram organizadas e analisadas em ordem cronológica segundo a data de sua elaboração e registro. Tais documentos, como instrumento de conhecimento, detêm informações significativas que expõem os interesses e os padrões característicos do território. Essas plantas também são documentos históricos que recontam, sob outra perspectiva, a construção do setor. Como produto de seu tempo, as representações dão acesso ao passado, e sobre a visão encaixada no contexto da época, é possível fazer a leitura da narrativa.

A Planta Registrada – PR 1/1 apresenta a “Quadra Tipo” do Cruzeiro Novo. Ela foi projetada pela Coordenação de Arquitetura e Urbanismo (COAU) da SVO, aprovada no ano de 1966 e registrada pelo Cartório do 1º Ofício de Registro de Imóveis da Capital em 28 de novembro de 1967. Essa planta representa a base da proposta do setor a qual dá forma ao padrão losangular que foi implantado.

A quadra é estruturada em cinco eixos verticais com intervalos de 59,65 m, dois eixos verticais com vãos de 58,175 m na zona central da quadra e três eixos horizontais com intervalos de 70,00 m. O desenho é composto por projeções, limites de terreno e sistema viário. Os imóveis para equipamentos públicos, institucionais, comércio, serviço e passeios não foram introduzidos nesta representação.



**Figura 101.** PR 2/1 (1966).  
Fonte: SISDUC (2023).

A “Quadra Tipo” inscreve-se dentro de um quadrilátero de 352,00 x 140,00 m, com área total de 49.280,00 m<sup>2</sup> ou 4,93 hectares. Isso mostra que a quadra proposta para o Cruzeiro Novo seria mais longa, mais “achatada” e com cerca de um hectare a menos que as Quadras Econômicas originais. É composta por uma quadra losangular com aproximadamente 20.000,00 m<sup>2</sup> conectada, em seus vértices, por quadras menores de 1.800,00 m<sup>2</sup>. Na zona correspondente ao interior do losango não existe detalhamento sobre seu uso público ou destinação de equipamentos. Destacamos que, se considerarmos a média de 500 habitantes por hectare prevista para as Quadras Econômicas, teríamos uma população por “Quadra Tipo”



de 2.465 habitantes<sup>18</sup>.

A “Quadra Tipo” comporta 22 projeções de dois tipos: uma de 52,65 x 7,45 m (392,24 m<sup>2</sup>) situada na quadra losangular e outra com 33,70 x 7,45 m (251,06 m<sup>2</sup>) nas quadras menores as quais abarcam apenas a duas projeções. Já na área interna ao “losango” poderiam ser implantadas oito projeções. A distância horizontal entre as projeções, comumente, varia de 7,00 a 15,00 m. A distância máxima calculada foi de 66,70 m. Já verticalmente, as projeções se distanciam em: 9,60 m; 17,05 m, 30,60 m; e 45,50 m.

Sobre os sistemas viários, os leitos carroçáveis possuem o padrão de 7,00 m (sete metros) de largura. Seu comprimento varia entre 50,00 e 120,00 m, em segmento de reta. Os maiores comprimentos encontram-se nas vias diagonais que margeiam as quadras. O raio de giro padrão é de 3,00 m (três metros). Em relação às vagas de estacionamento, elas são implantadas apenas nas quadras menores, em uma área de 5,00 x 25,00 m onde poderiam ser estacionados 10 veículos cada.

As conexões mais comuns são em “T”, ou seja, as vias verticais são interrompidas pelas vias horizontais e dão opções de circulação em apenas duas direções. Como veremos a seguir, a não proposta de conexões em “X” ou cruzamentos, também comuns no projeto original das Quadras Econômicas, alonga as rotas, sendo necessário a realização de contorno entre as quadras.

Em 1968, a PR 2/3 modifica a planta de 1966 e traz a proposta completa do Setor de Habitações Coletivas Econômicas. A planta geral de locação foi um projeto elaborado pela

---

18 Conforme o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT), Lei Complementar nº 803 de 25 de abril de 2009, com alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854 de 15 de outubro de 2012, o Cruzeiro está inserido na Macrozona Urbana cuja faixa de densidade é de >50 <150 habitantes por hectare e está classificada como densidade média (DISTRITO FEDERAL, 2009b).

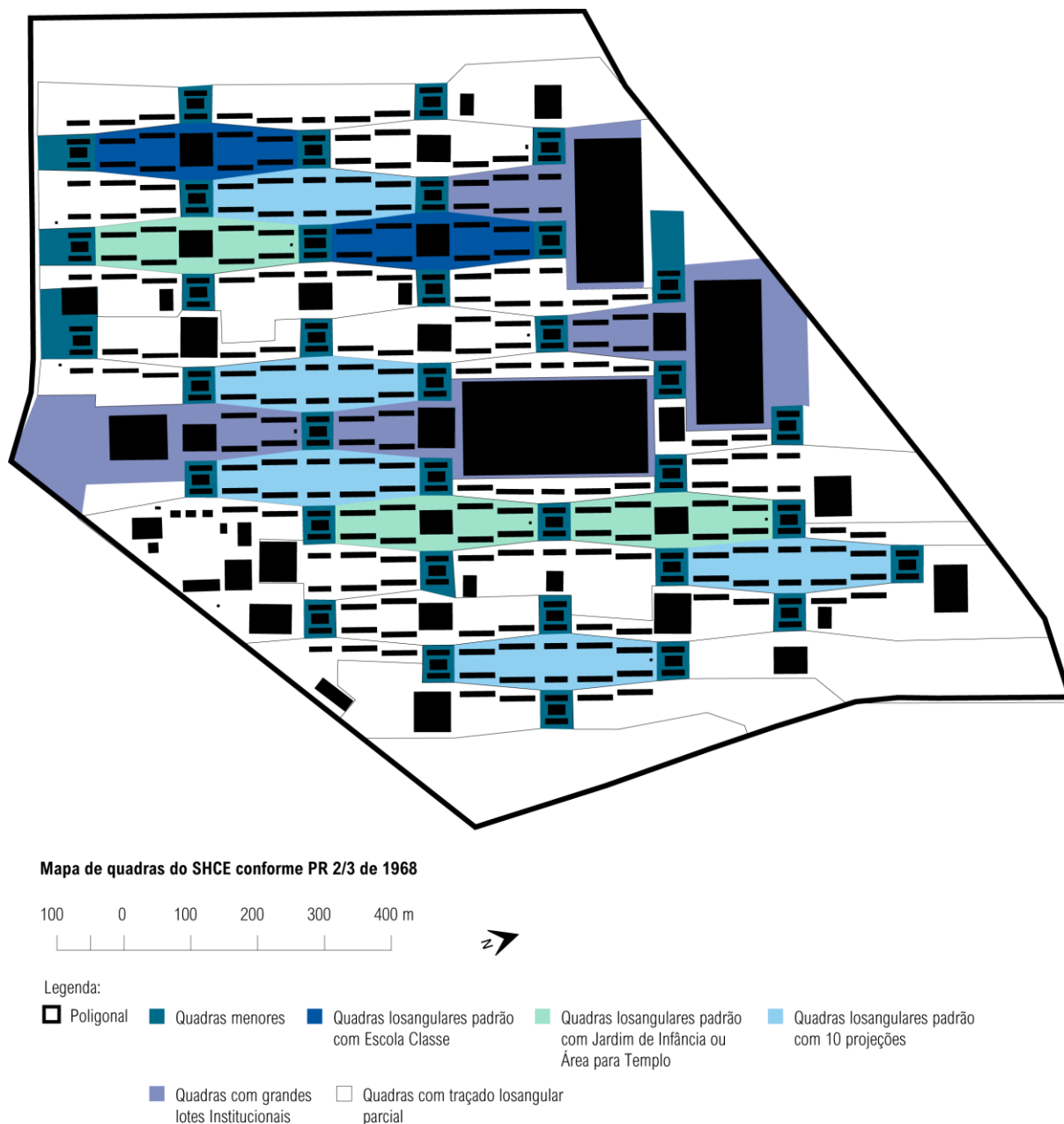
Seção de Projetos de Urbanismo Metropolitano (SPUM) da SVO com desenho de Fernando Muzzi Alves Pinto. Esse projeto foi complementado pelas plantas parciais 4/1 a 39/1. Ela conta com a representação do SHCE e a indicação de região a ser urbanizada, onde posteriormente seriam situadas as Áreas Octogonais Sul (AOS). Destacamos que nesta área são observados indícios da intenção de reproduzir a malha losangular e de expandir o setor econômico.

Aqui, observamos a facilidade de repetição desta padronagem, assim como os carimbos do BNH, que, na mesma época, priorizava este tipo de empreendimento uniformizado, utilizados à exaustão e que marcavam a paisagem com elementos homogêneos, sem identidade e descontextualizados ao meio físico (BONDUKI, 2014). Diante disso, conseguimos relacionar o contexto de desenvolvimento do desenho urbano do Cruzeiro Novo e as produções habitacionais durante a Ditadura Militar no Brasil caracterizadas por sua falta de inspiração projetual. Também não podemos excluir o fator econômico da padronização para núcleos urbanos mais populares, visto que essa política reduziria os custos de obra e agilizaria a sua produção.

De modo geral, o projeto de locação do SHCE reproduz a estrutura losangular vista na PR 2/1 de 1966. As vias, que dão forma às quadras, na PR 2/3 são representadas por seus eixos, seguindo uma estrutura de vias locais em sistema zigue-zague. Segundo esta nova planta, o setor possui 74 quadras, dentre elas: dez são losangulares padrão, semelhante a “Quadra Tipo”, com oito a dez projeções acompanhadas de um lote institucional no centro; 36 são as quadras menores, as quais abarcam um de comércio local (CL) mais duas projeções habitacionais; e as 38 demais representam quadras com traçado losangular parcial, que englobam projeções habitacionais e lotes de destinações diversas. Em relação ao último tipo de quadra citada, a implantação de alguns lotes institucionais interfere na configuração do traçado losangular padrão, o que impede a estruturação completa do formato e resulta em quadras mais abertas sem o transpasse de vias. Essa situação também ocorre nas quadras locadas nos limites do setor.



Figura 102. PR 2/3 (1968).  
Fonte: SISDUC (2023).



**Figura 103.** Mapa de quadras do SHCE conforme PR 2/3 de 1968.

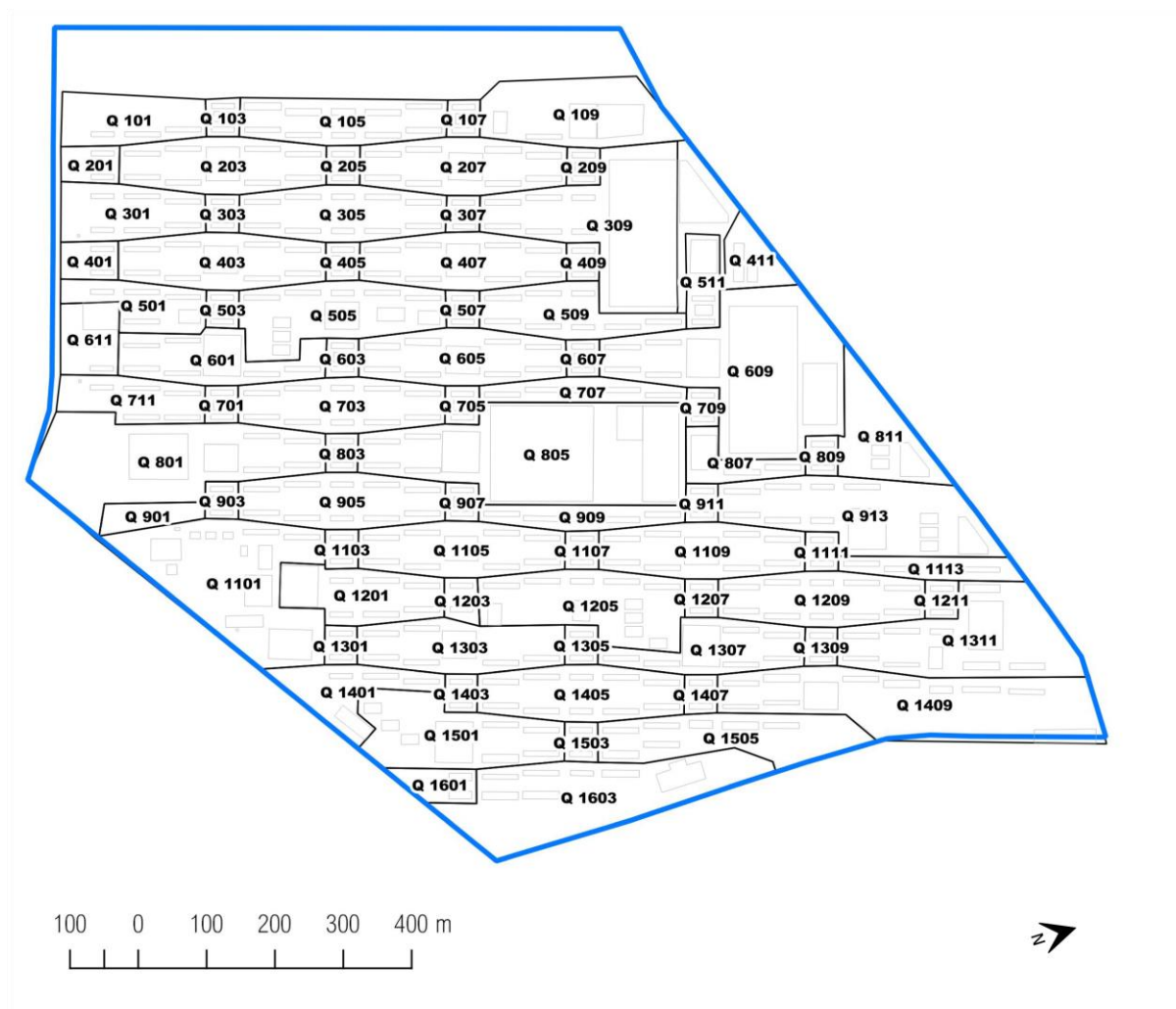
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

As quadras do Cruzeiro Novo são enumeradas em centenas ímpares, começando a partir da quadra 101, no sentido sul-norte. Conforme descrito por Rafael Fernandes Souza (2010):

Cada fileira de dois blocos é numerada dentro da mesma centena. Assim temos as quadras 100 (101, 103, 105, 107 e 109), acima as quadras 200 (201, 203, 205, etc.) e assim sucessivamente até as quadras 900. Não existem quadras 1000, passando das 900 para as 1100, e então se mantém cada fileira de dois blocos com uma centena (1100, 1200, 1300, 1400, 1500 e 1600). Dentro de cada quadra, os blocos são identificados por letras. Por exemplo, em uma quadra com 10 blocos,

temos em uma fileira os blocos A, B, C, D, E na outra os blocos F, G, H, I e J (SOUZA, 2010, p. 21-22).

Vale destacar que esse endereçamento de blocos por letras não é utilizado nas Plantas Registradas (PR). De modo geral, as projeções são enumeradas de 1 a 10, a depender de sua quantidade por quadra. Por exemplo, as quadras 109 e 307 possuem apenas um bloco, enquanto as maiores quadras (105, 305, 703, 905, 1209, 1405) têm 10 blocos cada (SOUZA, 2010).



**Figura 104.** Mapa com o endereçamento das quadras do SHCES atualmente.

Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

Na PR 2/3, o Cruzeiro Novo faz conexão externa apenas com as vias Habitações Coletivas Econômicas (HCE) 1 e 2, com cinco ruas de entrada e saída, não existindo nenhuma ligação que o relacione com o SRES. Esse fato relembra a queixa dos primeiros moradores do núcleo que enfrentavam o cerrado, que dividia os dois setores, para frequentar a escola e fazer












compras, visto que, no início, ainda não existiam estes equipamentos no setor. Interpreta-se que a falta de vínculos diretos do setor com a EPIA e a Estrada Contorno Bosque Sul (ECBS) esteja relacionada à ideia de hierarquização de vias até a área residencial, comum à proposta das Superquadras do Plano Piloto, que visava “domesticar” o trânsito, evitando o acesso brusco e perigoso às estradas de fluxo intenso.

Ademais, destaca-se a ausência de vias no sentido vertical que cruzassem o setor de “ponta a ponta” da mesma maneira que as vias horizontais predominantes o fazem. Essa característica influenciaria na dificuldade de orientação e legibilidade dentro do SHCES posto que a padronização edilícia e rotas alongadas e pouco intuitivas confundiriam o usuário.

Em relação ao parcelamento, são 374 imóveis que representam: 280 projeções para blocos de apartamentos; cinco lotes para creches; nove para jardins de infância; nove para escolas classe; um para ensino médio 1º ciclo; um para ensino médio 2º ciclo; um para biblioteca; seis para *playgrounds*; 36 para comércios locais; 12 para bancas de jornal; seis para templos; um para posto de saúde; um para Posto de Lavagem de Lubrificação (PLL); um para o clube social; um para o clube área vizinhança; um para restaurante, um para o cinema; um para o mercado; um para a delegacia; um para o Corpo de Bombeiros; e os demais lotes institucionais para a Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal (CAESB), Companhia Energética de Brasília (CEB), Companhia de Telefones de Brasília (COTELB), Instituto Nacional de Previdência Social (INPS) e limpeza pública. Observa-se que os grandes lotes institucionais e de atividades sociais estão implantados mais próximos aos limites do setor. Abaixo, a Tabela 1 ilustra e dimensiona os lotes e projeções do Cruzeiro Novo presentes na P2/3.

**Tabela 1.** Tipologias de lotes e projeções presentes na PR 2/3 para o SHCE.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

LOTE ou PROJEÇÃO	DESTINAÇÃO	DIMENSÃO (m)	ÁREA (m <sup>2</sup> )
▪	Banca de jornal	3,50 x 3,50	12,25
▬	Banca de jornal e engraxataria com sanitário	4,20 x 4,05	17,01
■	CEB; CAESB; COTELB; EBCT	15,00 x 10,00	150,00

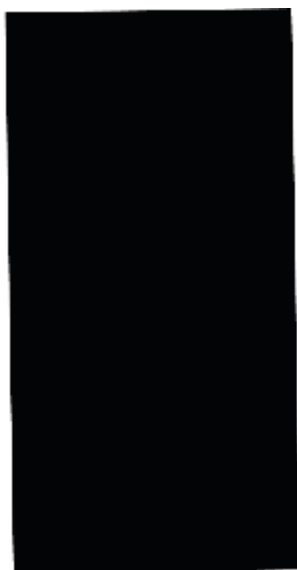
	Restaurante	15,00 x 15,00	225,00
	Projeção menor	33,70 x 7,45	251,06
	Comércio Local	25,70 x 15,00	385,50
	Projeção maior	52,65 x 7,45	392,24
	Creche	32,00 x 20,00	640,00
	INPS	35,00 x 20,00	700,00
	Biblioteca	30,00 x 25,00	750,00
	Delegacia de polícia	55,00 x 17,00	935,00
	PLL	55,00 x 19,00	1.045,00
	Cinema	45,00 x 30,00	1.350,00
	Mercado	45,00 x 40,00	1.800,00

---

	Jardim de infância; Área para Templo; Posto de Saúde	50,00 x 40,00	2.000,00
	Unidade de Combate de Incêndio	65,00 x 45,00	2.925,00
	Escola Classe	60,00 x 55,00	3.300,00
	Clube Social	70,00 x 50,00	3.500,00
	Lote nº 2 (Igreja)	100,00 x 100,00	10.000,00
	Ensino Médio – 1º Ciclo; Clube Área de Vizinhança	100,00 x 220,00	22.000,00

---





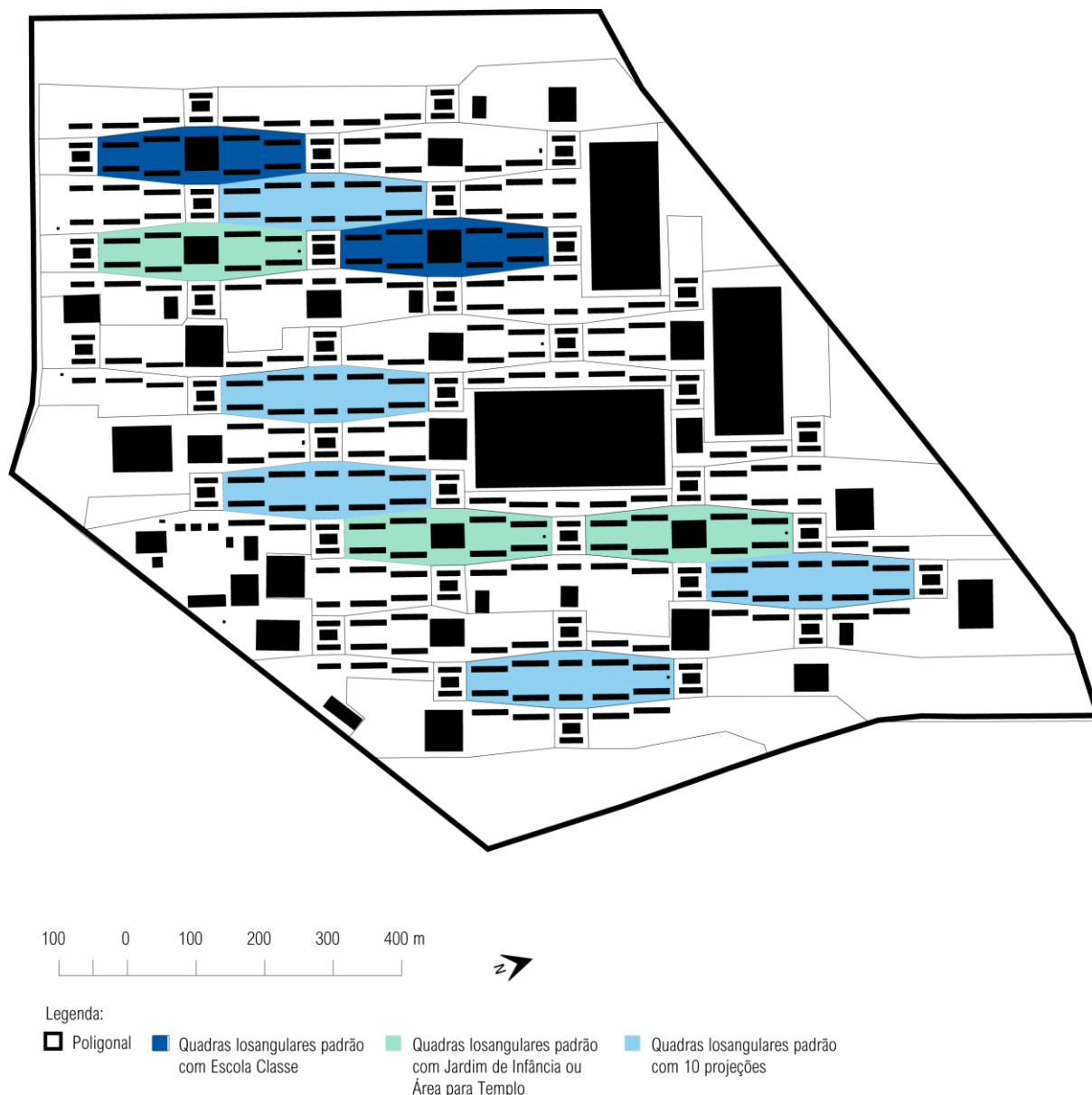
---

Ensino Médio – 2º Ciclo	276,00 x 140,00	38.640,00
-------------------------	--------------------	-----------

---

Para a observação das plantas parciais, selecionamos as quadras que possuem características específicas dentro da estrutura do SHCES. Para tal, a quadra deveria ter pelo menos uma das seguintes características: 1) possuir mais de oito projeções habitacionais; 2) possuir menos de oito projeções habitacionais; 3) ter traçado viário parcial em relação ao padrão losangular; 3) conter grande lote institucional; e/ou 4) conter lote interno com uso não-residencial (comercial, de serviço, institucional e/ou industrial).

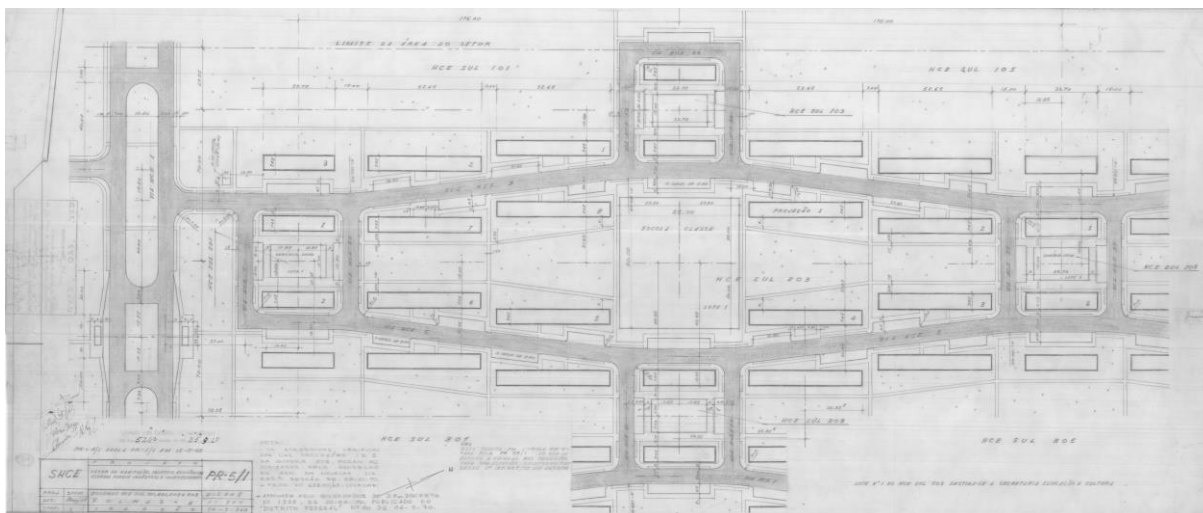
Das dez quadras losangulares padrão, três modelos ocorrem no setor: 1) quadra losangular com oito projeções habitacionais e Escola Classe; 2) quadra losangular com oito projeções e Jardim de Infância ou Templo Religioso; e 3) quadra losangular com dez projeções habitacionais.



**Figura 105.** Mapa das quadras losangulares padrão.

Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

O exemplar de quadra losangular com oito projeções e Escola Classe selecionada foi a Quadra 203 representada na Planta Registrada – PR 5/1. As oito projeções permanecem com a área de 7,45 x 52,65 m. Elas são endereçadas em sentido horário iniciada a partir da primeira projeção na direita superior do lote da Escola Classe. O loteamento escolar possui 60,00 x 55,00 m e uma área de 3.300,00 m<sup>2</sup>. Verticalmente, as projeções internas se distanciam de 27,20 a 42,10 m. Em relação às quadras vizinhas, as projeções se distanciam 20,45 m. Horizontalmente, elas se distanciam entre si de 7,00 até 63,70 m.



**Figura 106.** PR 5/1 (1968).

Fonte: SISDUC (2023).

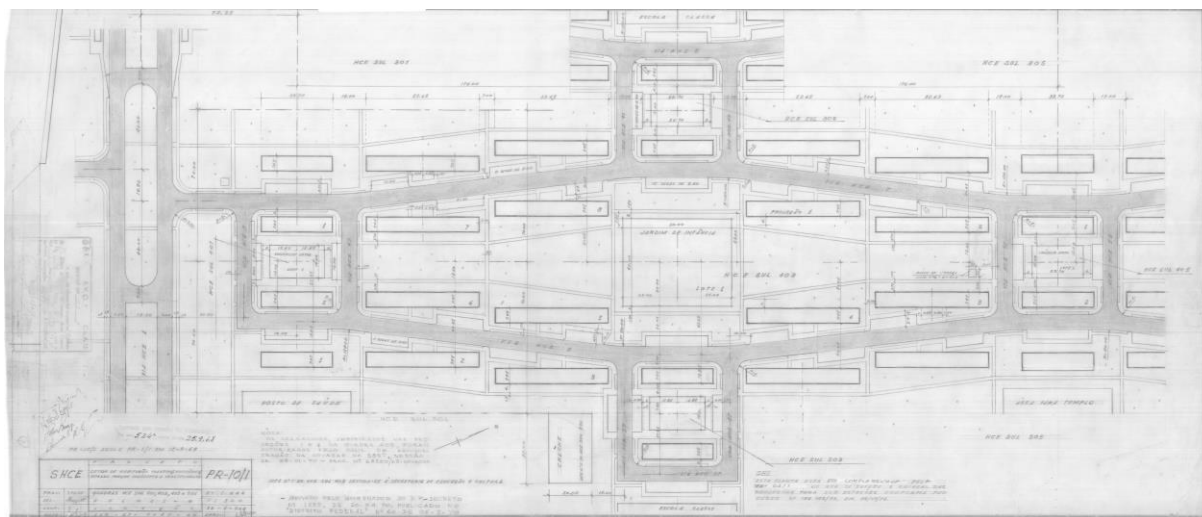
Nesta planta, as calçadas e canteiros são caracterizados no desenho, principalmente no espaço interno à quadra. As calçadas margeiam o losango e se conectam ao interior por caminhos concorrentes. Elas contam com 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), 2,00 m (dois metros) até 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros). Os canteiros às margens da quadra teriam cerca de 1,00 m (um metro) de largura. As calçadas internas se distanciam das projeções de 2,75 m a 11,15 m. O interior da quadra caracteriza-se como um espaço livre de uso público com o perfil de praça comunitária em ambas as porções da quadra. O traçado de suas calçadas é simples, seguindo um segmento que se inicia ortogonalmente e se inclina abrindo seu ângulo.

Assim como proposto para as Quadras Econômicas, seu interior serviria como grande "quintal comum", um espaço livre de convívio, lazer e usufruto da comunidade. Os blocos contornariam o interior da quadra preservando, visualmente, o seu conteúdo e salvaguardando os usuários do tráfego das vias locais que a circundam. Contudo, sua permeabilidade de movimento ainda seria livre pelo chão. Da mesma maneira, conforme previsto para as Superquadras, os blocos residenciais seguiriam um gabarito máximo uniforme, aqui, de quatro pavimentos, com altura máxima de 20,00 m, e pilotis, separando o tráfego de veículos do trânsito de pedestres, garantindo as comodidades existentes no interior da quadra e protegendo as crianças e a escola.

Relativo ao leito carroçável, ele manteria o padrão de 7,00 m (sete metros) de largura. Já os estacionamentos, haveria dez pontos ao longo do perímetro da quadra com um total de 88 vagas de 2,40 x 4,50, garantindo espaço para 7 a 9 automóveis por projeção e 24 vagas para

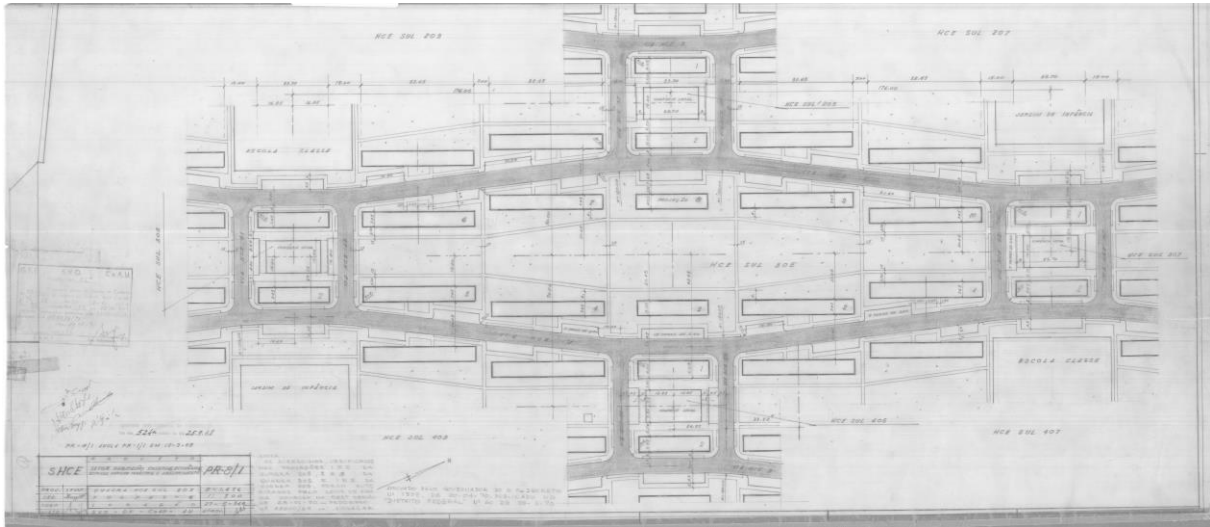
a Escola Classe. Destaca-se que cada bloco possui, em média, 24 unidades de apartamento, o que, no futuro, após a ascensão financeira dos moradores, evidenciaria a carência por vagas. Assim, considerando os dados do PDAD 2021 do Cruzeiro no qual relata que 83,1% da população possui automóvel, atualmente, uma quadra como esta deveria oferecer cerca de 160 vagas para carros, quase o dobro do planejado (CODEPLAN, 2022d).

O exemplar de quadra losangular com oito projeções e Jardim de Infância selecionada foi a Quadra 403 representada na Planta Registrada – PR 10/1. Quanto às projeções, passeios, vias e estacionamentos, elas são semelhantes às encontradas no exemplar anterior. Portanto, aqui destacamos o lote destinado ao Jardim de Infância, que conta com 40,00 x 50,00 metros e uma área de 2.000,00 m<sup>2</sup>.



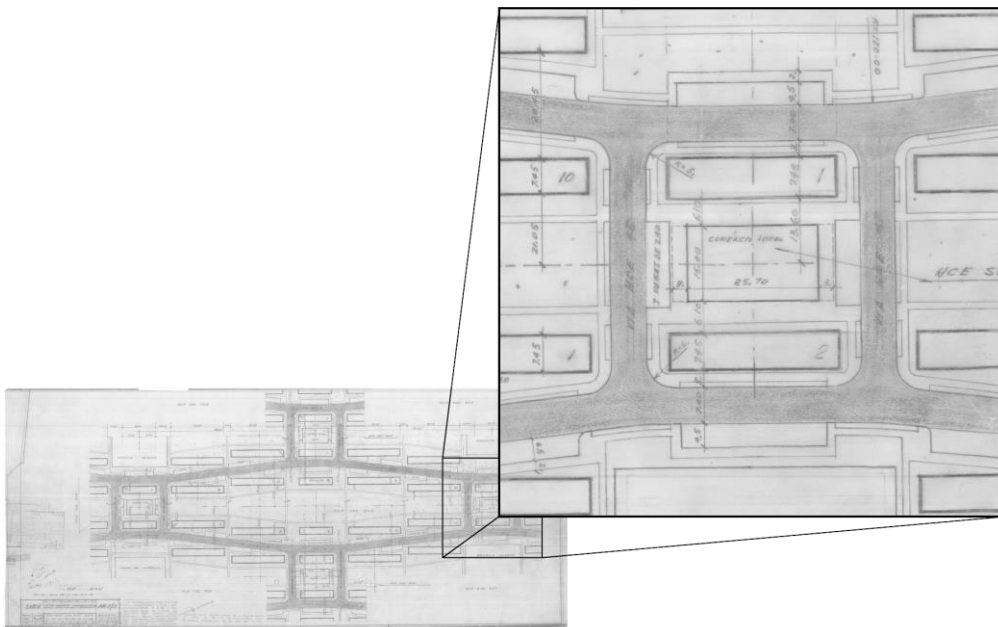
**Figura 107.** PR 10/1 (1968).  
Fonte: SISDUC (2023).

O exemplar de quadra losangular com dez projeções habitacionais selecionada foi a quadra 305 representada na Planta Registrada – PR 8/1. Além das oito projeções de 7,45 x 52,65 m, a quadra conta mais duas projeções menores de 8,50 x 33,70 m metros na região central onde, de modo geral, são implantados os lotes institucionais. Elas são endereçadas em sentido horário iniciadas a partir da primeira projeção inferior direita. Os distanciamentos permanecem os mesmos descritos para a Quadra 203. Assim como visto anteriormente, as calçadas margeiam o losango e se conectam ao interior da quadra, cujo aspecto de espaço livre é ampliado pela ausência da barreira provocada geralmente pelo lote central. Em relação às vias e ao estacionamento, nada mudou.

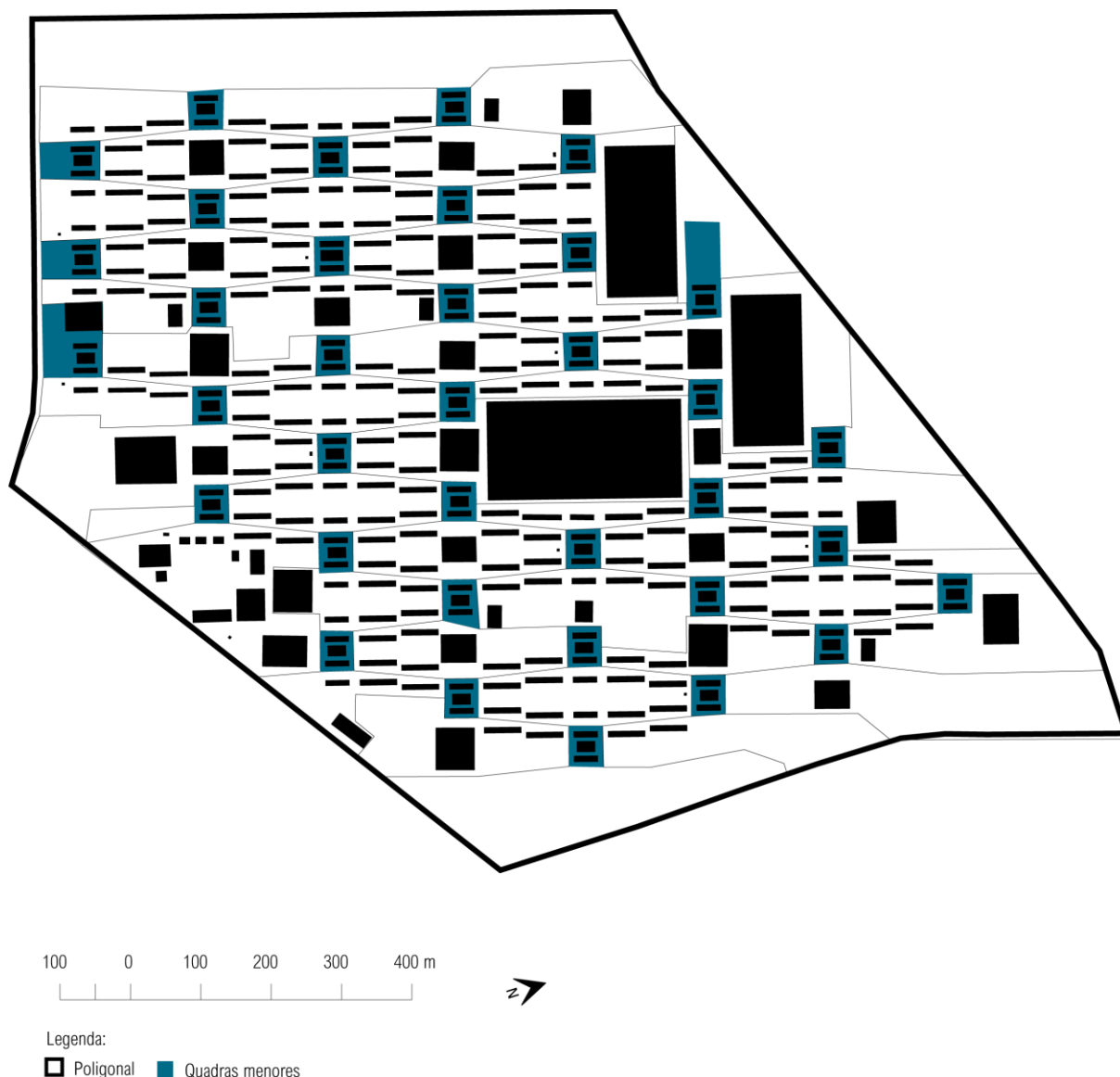


**Figura 108.** PR 8/1 (1968).  
Fonte: SISDUC (2023).

Nesta mesma planta podemos destacar as quadras menores, onde encontramos a sua configuração padrão no setor com um lote de Comércio Local (CL) e duas projeções para habitação coletiva. No total, o SHCES dispõe de 36 quadras deste tipo no projeto. As projeções contam com área de 7,45 x 33,70 m e 251,06 m<sup>2</sup>. Já o lote de Comércio Local tem 16,00 x 25,70 m, com área de 411,20 m<sup>2</sup> e projeção de marquise de 3 m (três metros) de comprimento.



**Figura 109.** Quadra menor, trecho da PR 8/1 (1968).  
Fonte: SISDUC (2023) – Editado pelo autor.



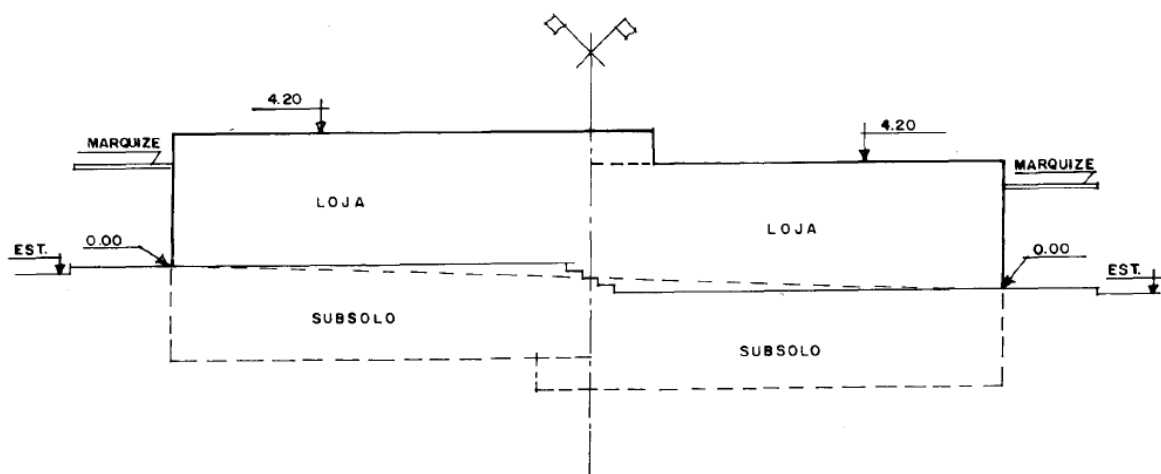
**Figura 110.** Mapa das quadras menores.  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

Conforme a NGB 02/86 (DISTRITO FEDERAL, 1987b), os edifícios comerciais têm a altura máxima de 4,20 m (quatro metros e vinte centímetros) com possibilidade de uso de 100% do subsolo. O térreo seria destinado para loja, e o subsolo – opcional –, para depósito ou complemento de loja. As projeções possuem um afastamento de 6,10 m (seis metros e dez centímetros) em relação ao lote comercial. Internamente, admite-se a execução de galeria interna de 3,00 m (três metros) de largura, no sentido longitudinal do lote, interligando-se com o passeio público. As lojas deverão ter área mínima de 30,00 m<sup>2</sup>. O acesso se dará pelas testadas do lote ou por galeria interna.

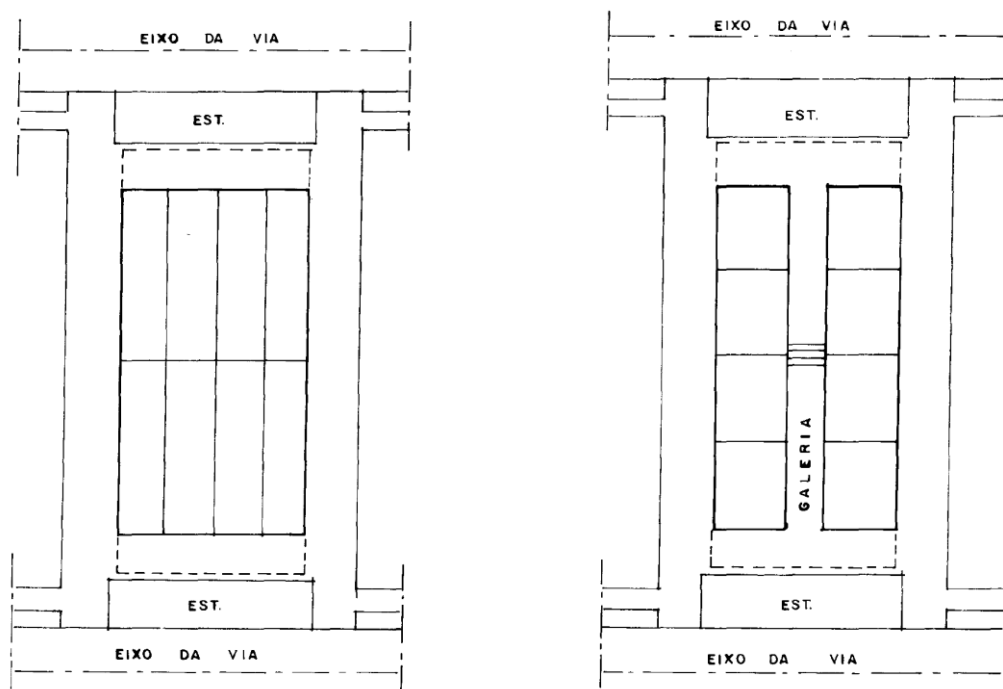
Os comércios locais destinam-se para atividades como padaria, açougue, peixaria, mercearia,

frutaria, bar, restaurante, lanchonete, farmácia, drogaria, barbearia, salão de beleza, papelaria, alfaiataria, lavanderia, oficina de reparos de aparelhos domésticos e de brinquedos e outros serviços em nível de atendimento às quadras vizinhas (DISTRITO FEDERAL, 1987b).

A quadra engloba duas áreas para estacionamento que contam com sete vagas de 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros), cada. Existe ainda a possibilidade de estacionamentos atravessando a via de 7,00 m (sete metros) defronte às projeções. Estes estacionamentos abarcam 12 vagas de 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) de largura cada (DISTRITO FEDERAL, 1987b).



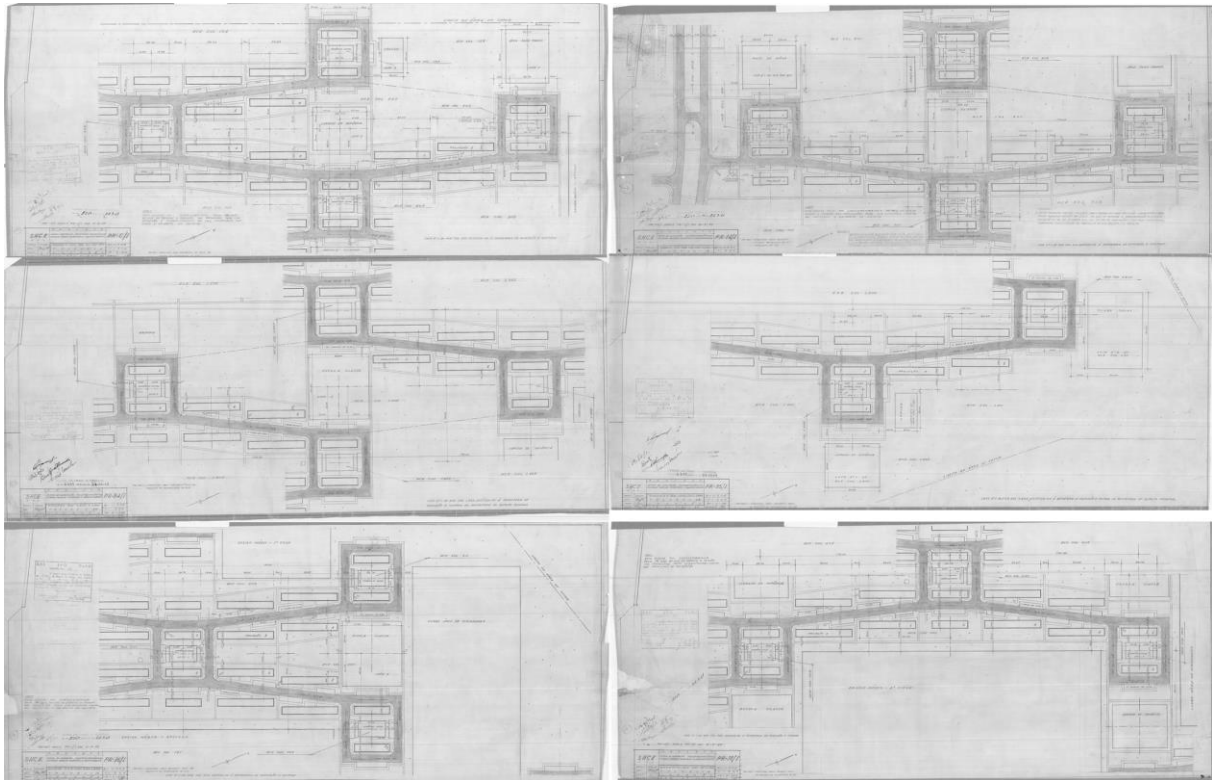
**Figura 111.** Térreo e Subsolo do Comércio Local - CL (1986).  
Fonte: DISTRITO FEDERAL (1987b).



**Figura 112.** Configuração interna do Comércio Local - CL (1986).  
Fonte: DISTRITO FEDERAL (1987b).

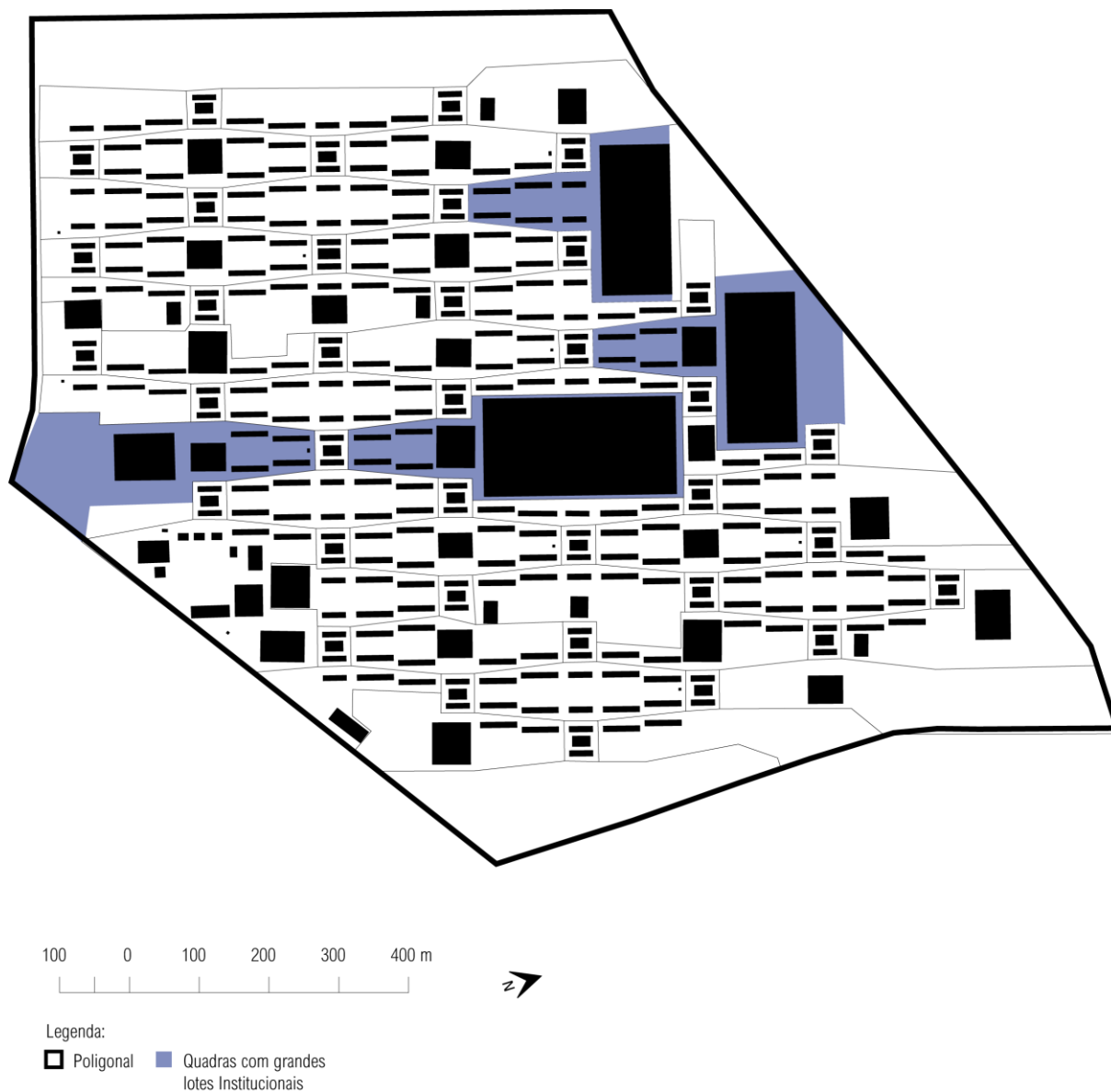
As demais quadras com formas losangulares parciais seguem com as configurações espaciais similares às quadras losangulares padrão. O que em comum se destaca é a ampliação dos espaços livres de lazer e convívio. Sobre a distribuição dos estacionamentos, para cada projeção habitacional, haveria uma área de estacionamento com 7 a 12 vagas para automóveis. Os lotes institucionais para Ensino Médio, Escola Classe, Jardim de Infância e Templo Religioso são predominantes nas regiões centrais da quadra. Quando eles não estão presentes, duas projeções menores de 7,45 x 33,70 m ocupam estes espaços. Destacamos que a predominância é de projeções habitacionais de 7,45 x 52,65 m. O traçado da calçada segue o mesmo padrão pouco variado.





**Figura 113.** Exemplos de quadras losangulares parciais (1968).  
Fonte: SISDUC (2023).

Na Planta Registrada – PR 2/3 de 1968 foi previsto quatro grandes lotes institucionais para o SHCES. Eles englobariam atividades educacionais (Ensino Médio) e atividades de uso coletivo e social. Os grandes lotes seriam: Lote nº 2 Quadra 801; Lote nº 1 da Quadra 309 (Ensino Médio – 1º Ciclo); Lote nº 2 da Quadra 805 (Ensino Médio – 2º Ciclo); e Lote nº 2 da Quadra 609 (Clube Área de Vizinhança).



**Figura 114.** Mapa das quadras com grandes lotes institucionais.  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

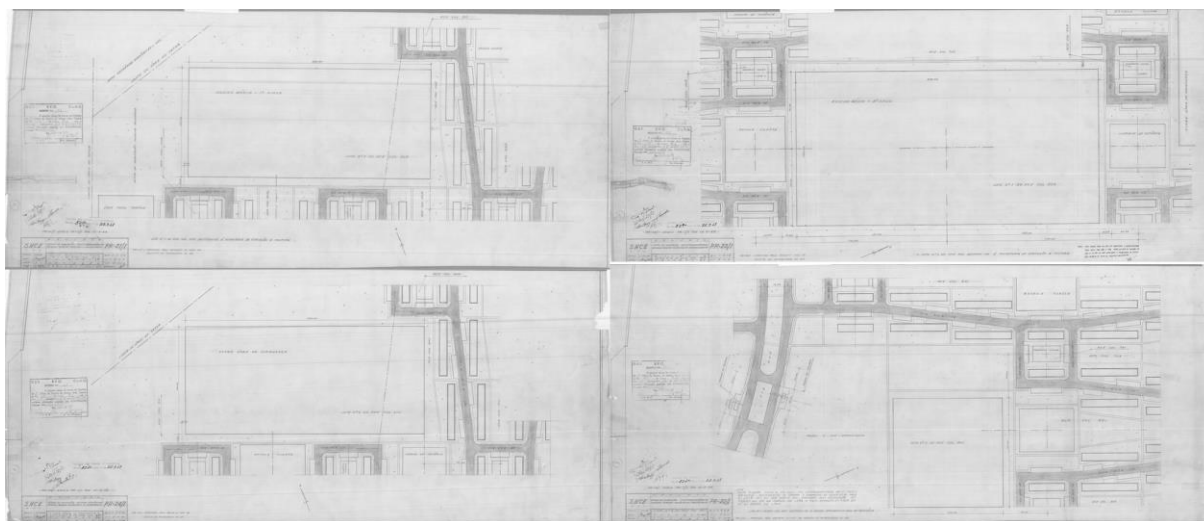
Iniciando pelo Lote nº 2 da Quadra 801, conforme NGB – 03/85, ele é destinado a atividades religiosas e, em caráter complementar, a serviços de assistência social sem alojamento, podendo ainda se destinar a atividades educacionais (DISTRITO FEDERAL, 1985). Conforme a PR 22/1 de 1968, sua dimensão é de 100,00 x 100,00 m possuindo uma área de 10.000,00 m<sup>2</sup>. Ele não é servido de estacionamento, detendo apenas um amplo espaço vazio, frontal ao lote, destinado a uma praça a ser urbanizada. Segundo observação da planta registrada, o Lote nº 2 destinou-se à Mitra Arquidiocesana de Brasília.

O Lote nº 1 da Quadra 309 é destinado à atividade educacional, mais especificamente ao Ensino Médio – 1º Ciclo, atualmente, Ensino Fundamental. De acordo com a PR 21/1, na

qual o lote está representado, ele tem 100 m de largura por 220,00 m de comprimento o que dá cerca de 22.000,00 m<sup>2</sup>. Em relação ao seu entorno, ele fazia o limite da área do setor, espaços livres e está próximo às Quadras 509, 309 e 209.

Já o Lote nº 2 da Quadra 805 é destinado para o Ensino Médio – 2º Ciclo, conforme a PR 23/1, está implantado no centro do setor. Sob destinação à Secretaria de Educação, de acordo com Decreto nº 12449 de 27 de junho de 1990, o imóvel é contíguo a mais dois lotes educacionais: uma Escola Classe e um Jardim de Infância. Ele tem 140,00 m de largura por 275,00 m de comprimento e 38.500,00 m<sup>2</sup>, até então o lote com maior dimensão e área no setor. Assim como os anteriores, não é servido por estacionamentos.

O Lote nº 2 da Quadra 609 tem um perímetro de 100,00 x 220,00 m e área de 22.000,00 m<sup>2</sup>. O lote é destinado ao Clube Área de Vizinhança do Cruzeiro Novo. Sobre o limite norte do setor, a área é destinada a atividades coletivas de lazer e convívio da comunidade, assim como nas Unidades Vizinhanças do Eixo Rodoviário-Residencial. O lote está implantado próximo a uma Escola Classe e um Jardim de Infância e não possui estacionamento externo específico.



**Figura 115.** Exemplos de grandes lotes institucionais conforme PR 2/3 (1968).  
Fonte: SISDUC (2023).

A partir de 1978, o projeto começa a sofrer modificações que apenas seriam consolidadas na Planta Registrada - PR 126/1 de 1980. Este projeto foi elaborado pela Divisão de Projetos de Urbanismo (DPU) do Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DAU) da SVO. O desenho é de autoria de Sóstenis. A PR 126/1 modifica e complementa a PR 2/3, registrada em cartório, conforme aprovado pela decisão nº 61/78-CAU. Na proposta são criados 18 lotes

de Comércio Local (CL), 53 projeções habitacionais e quatro quadras (411, 811, 1601 e 1603). Em contrapartida, 18 lotes comerciais locais foram suprimidos e três lotes destinados a creche foram deslocados. Uma das principais modificações observadas nesta planta de locação foi a implantação de uma via conectora entre o SHCES e o SRES, antes não existente. Além disso, as Áreas Octogonais já não seguem a proposta losangular sugerida anteriormente. Observamos que a PR 126/1 teve modificações feitas diretamente no desenho de forma informal.

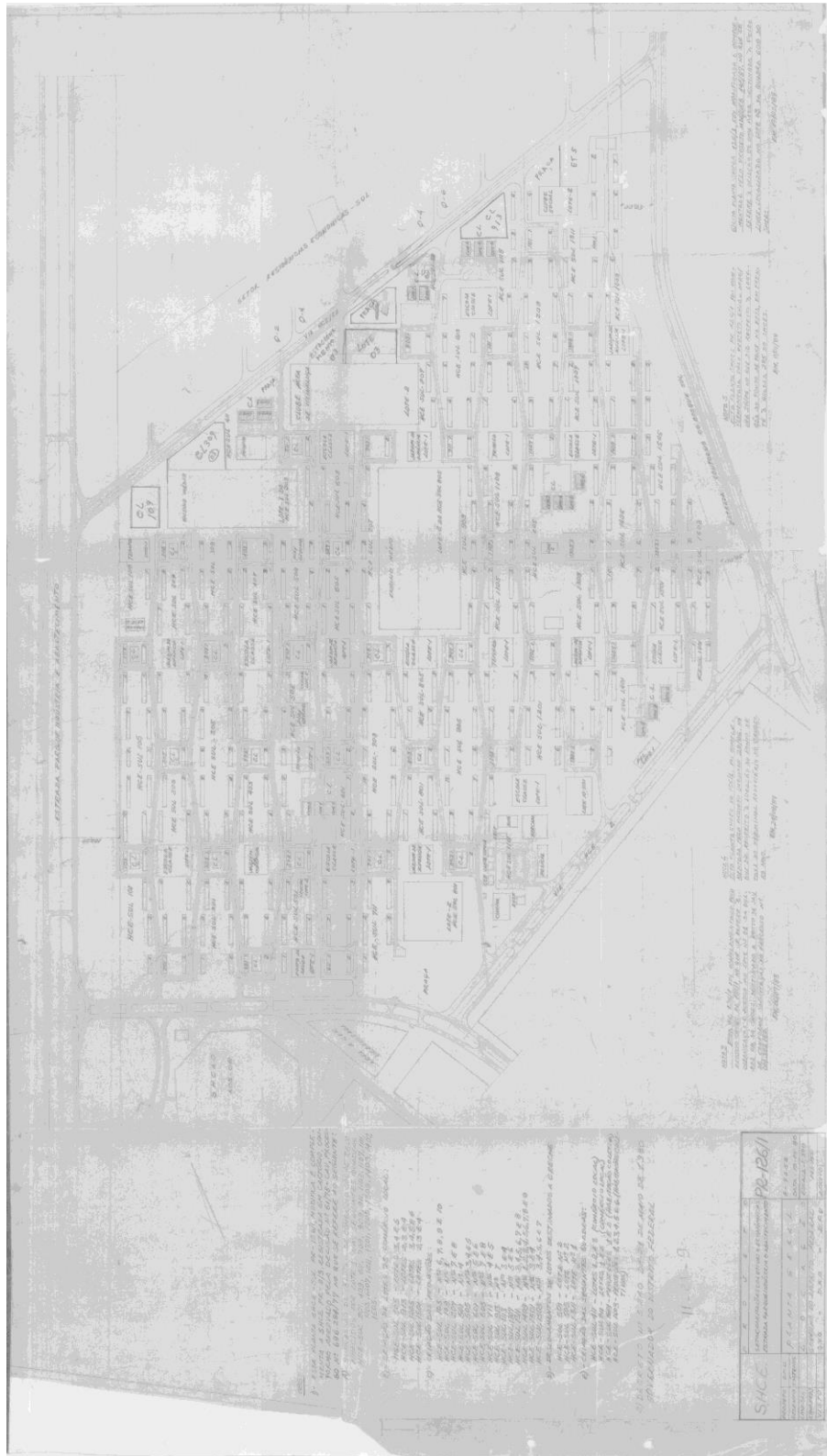


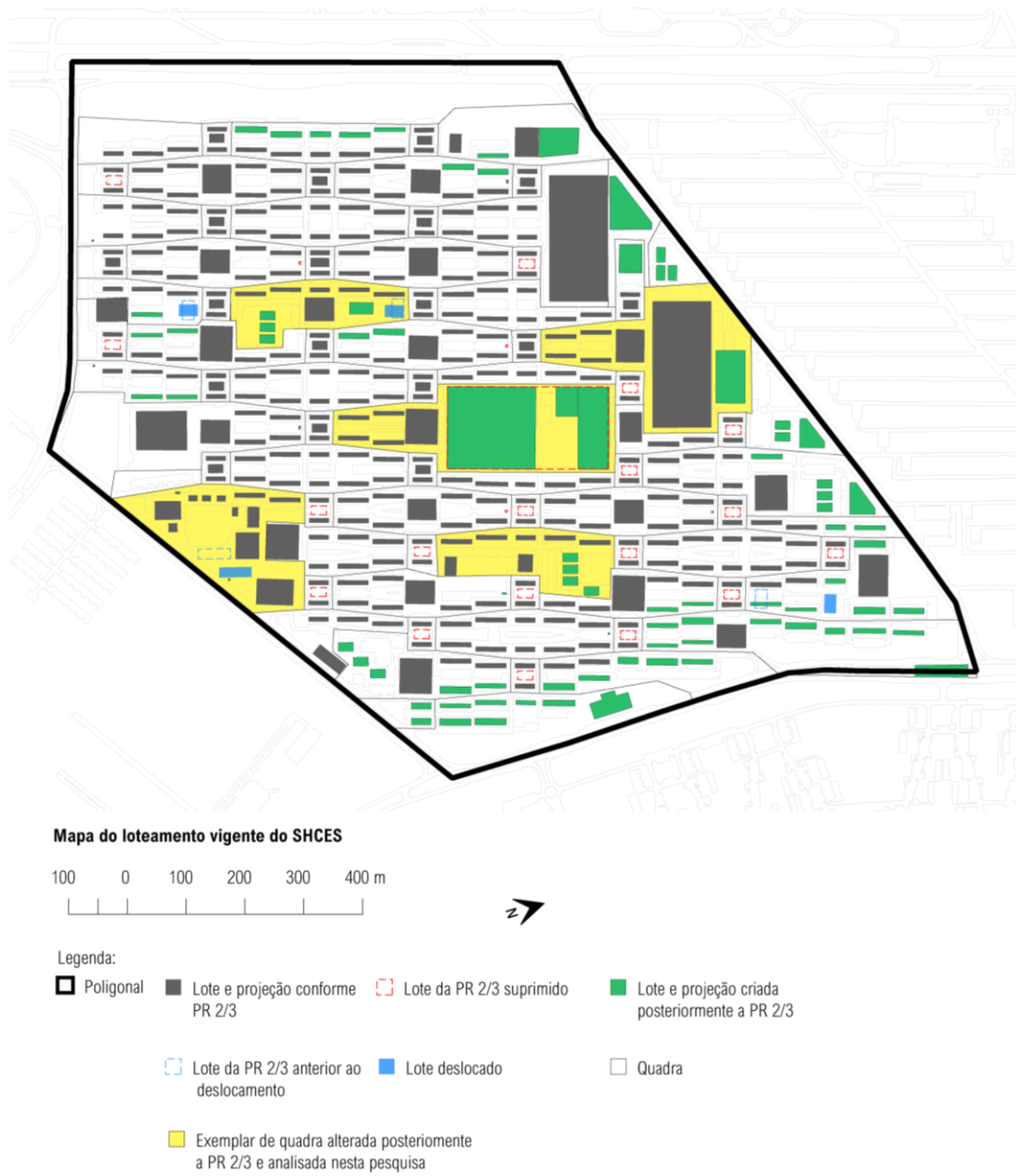
Figura 116. PR 126/1 (1980).  
Fonte: SISDUC (2023).



Em complemento à análise da PR 126/1, o estudo também levou em consideração o Mapa geral da RA-XI, já produzido no século XXI. Nesta representação é observada a situação fática consolidada do núcleo urbano, em especial, a implantação de estacionamentos internos às quadras residenciais. Onde antes fora planejado espaços livres, verdes, de lazer e convívio, agora daria lugar ao asfalto, vias e vagas de carro. Entretanto, esta situação não é surpresa visto que a urbanização não concluída no interior das quadras resultou na inércia de amplas áreas vazias que acabaram se consolidando como estacionamento, uma necessidade dos moradores. Desse modo, este mapa incorpora essa alteração. Os mapas digitais do Cruzeiro gerados através dos dados obtidos pelo Geoportal<sup>19</sup> retratam este mesmo cenário. Tendo isso em vista, destacaremos algumas das principais alterações de parcelamento da PR 2/3 na Figura 118 e na Tabela 2.

---











<sup>19</sup> Geoportal é uma plataforma digital pública do Governo do Distrito Federal gerida pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (Seduh) que dá acesso aos dados georreferenciados do território e da população do Distrito Federal. O site reúne um conjunto variado de informações, tais como malha viária, lotes escriturados, áreas passíveis de regularização, obras públicas, redes de infraestrutura, entre outros.





**Figura 118.** Mapa de loteamento vigente do SHCES.  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.



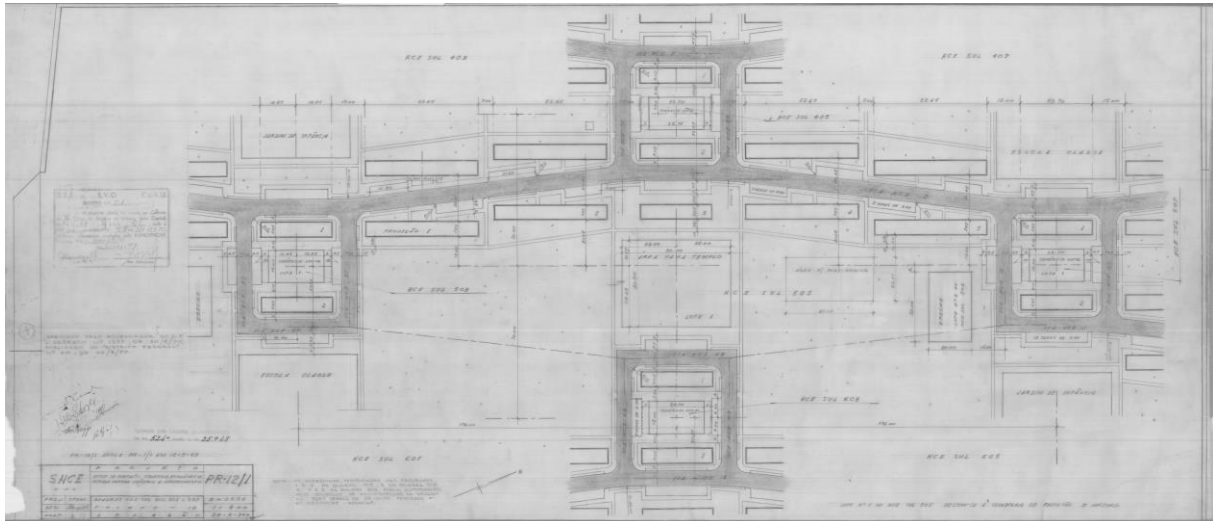
**Tabela 2.** Tipologias de lotes criados posteriormente a PR 2/3.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

LOTE ou PROJEÇÃO	DESTINAÇÃO	DIMENSÃO (m)	ÁREA (m <sup>2</sup> )
	Blocos de Comércio Local	25,70 x 15,00 cada unid.	385,50
	Comércio Local da Quadra 811	10,27 + 42,95 + 53,30 + 10,56 + 53,95	1.518,12
	Comércio Local da Quadra 913	10,47 + 42,77 + 49,46 + 12,14 + 49,58	1.563,37
	PLL	90,01 x 19,73	1.870,96
	Centro de Apoio Social	50,00 x 37,50	1.875,00
	Terminal Rodoviário de ônibus urbano	62,00 x 27,00 (cobertura) 24,45 x 9,20 (terminal)	1.674,00 + 224,94
	Área destinada à Igreja Presbiteriana do Calvário	40,00 x 50,00	2.000,00
	Comércio Local da Quadra 109	50,25 + 68,02 + 43,81 + 66,63	3.154,67
	Comércio Local da Quadra 309	11,35 + 72,47 + 91,70 + 9,94 + 101,74	4.132,72
	Feira Livre	90,00 x 50,00	4.500,00

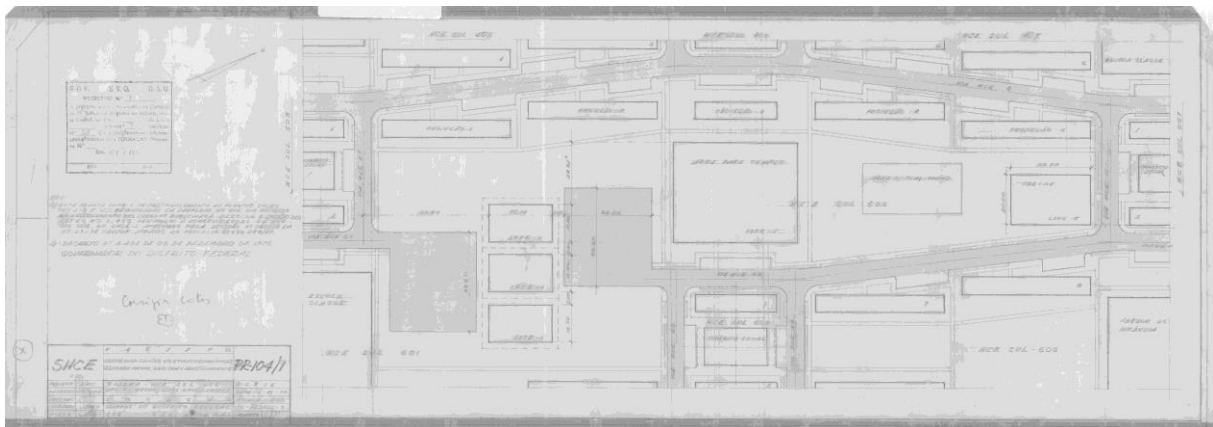
(aproximadamente)			
	Escola Classe	140,00 x 53,22	7.450,80
	Ensino Médio	-	21.096,73

De acordo com a PR 12/1 de 1968, o interior da Quadra 505 teria uma área central para templo de 50,00 x 40,00 m, uma área para *Playground* de 40,00 x 20,00 m e uma creche de 32,00 x 20,00 m. A região restante seria um amplo espaço livre. Em si, a quadra teria cinco projeções habitacionais. Em seus vértices, quatro quadras menores se destacam: 405, 503, 603 e 507. A Quadra 603 não dispunha de uma via diagonal conectora que a ligasse as demais quadras.

Na PR 104/1, a Quadra 505 ganharia uma feição diferente. Ela permaneceria com os lotes para Templo, *Playground* e Creche. Entretanto, em adicional, três lotes comerciais em fileira foram criados. Cada lote teria 15,00 m de largura e 25,70 m de comprimento. Eles possuem um afastamento de 6,00 m (seis metros) e marquise de 3,00 m (três metros). Além disso, dois bolsões de estacionamento de 35,00 x 39,50 m, conectados às vias locais, foram projetados para atender a demanda deste centro comercial local. Ademais, o lote destinado à Creche foi rotacionado em 90 graus e uma via foi criada conectando diagonalmente à Quadra 507. Atualmente, uma das vias verticais que cruzam o setor passa contíguo à lateral esquerda da área do templo e divide a Quadra 505 em duas partes.



**Figura 119.** PR 12/1 (1968).  
Fonte: SISDUC (2023).



**Figura 120.** PR 104/1 (1978).  
Fonte: SISDUC (2023).



**Figura 121.** Via binária que cruza Quadra 505 e o setor.  
Fonte: GOOGLE STREET VIEW (2023).

Outro exemplo de alteração (PR 111/1), ocorrida em 1978, foi a implantação, entre a Quadra 1205 e 1307, de quatro lotes comerciais contíguos, local conhecido pela comunidade como “Quadrado”. Este nome decorre do formato quadrangular do bolsão de estacionamento que a quadra dispõe. Inicialmente, conforme a PR 31/1 de 1968, a área seria apenas um espaço sem destinação, um vazio entre quadras. Conforme constatado na PR 126/1 de 1968, alguns comércios locais que haviam sido excluídos do plano da PR 2/3 foram recompensados com a implementação desses centros de comércio local no bairro. Essa estratégia de unir dois ou mais comércios locais em uma área específica possibilitou a criação de novos centros de atividades dentro do setor.

Do lado esquerdo, foi designado um terreno para a biblioteca do setor que ainda não foi ocupado. Mais adiante, à esquerda, na Quadra 1205 ao lado da biblioteca, haveria um amplo espaço vazio, assim como no Quadrado. Mais tarde, essa área livre foi ocupada por quadras esportivas e um *playground* infantil, o que, de certo modo, indicava a manutenção da intenção original para estes espaços internos às quadras.

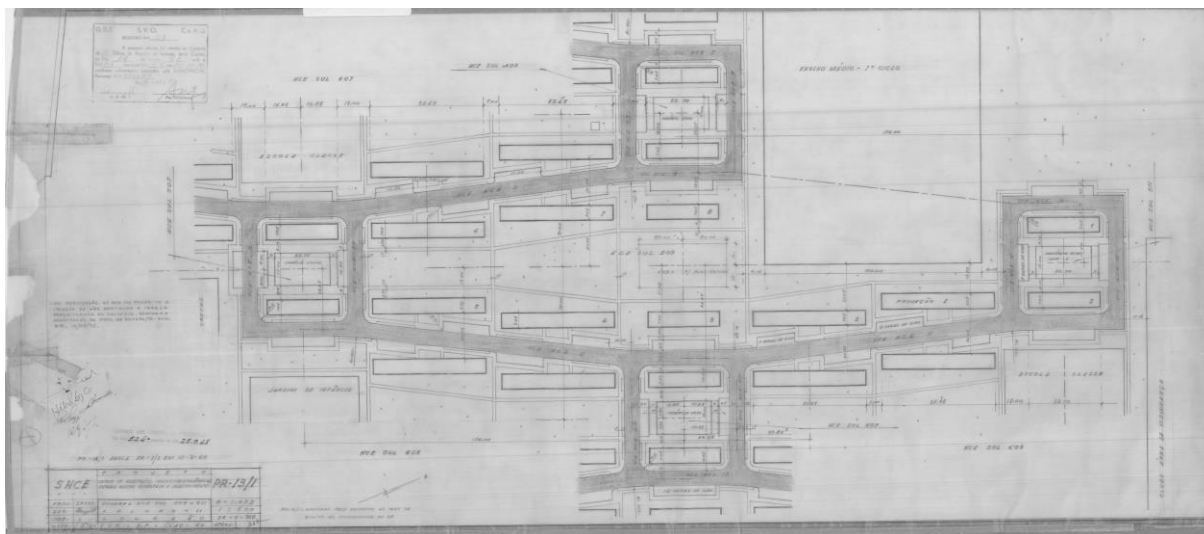


Figura 122. PR 31/1 (1968).  
Fonte: SISDUC (2023).

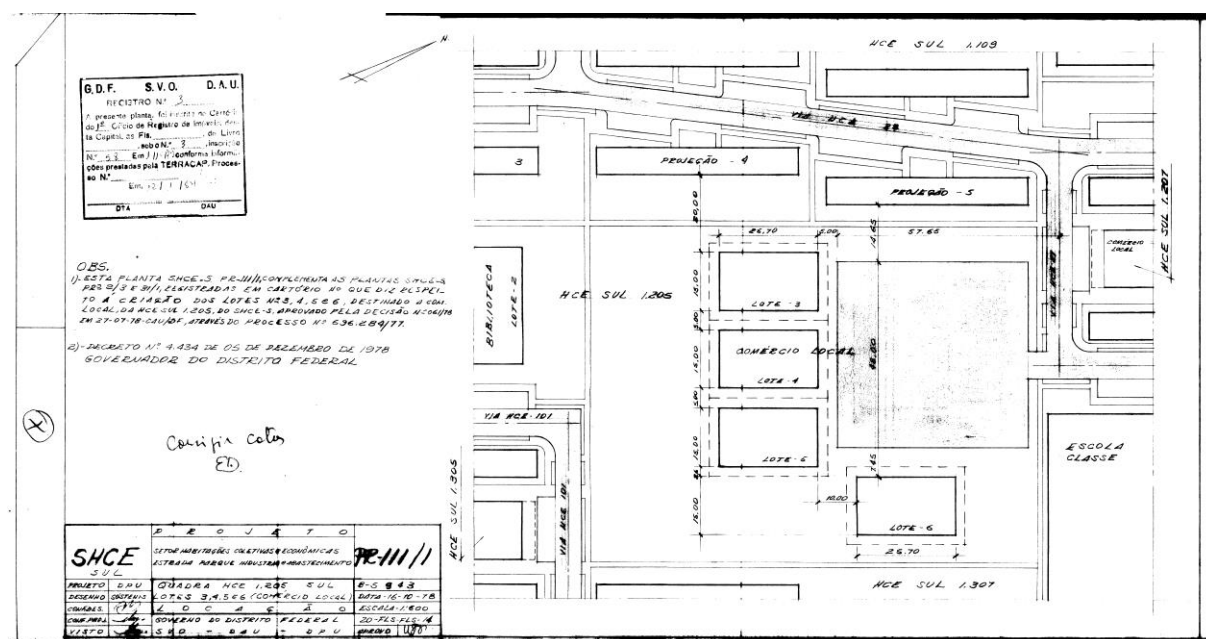
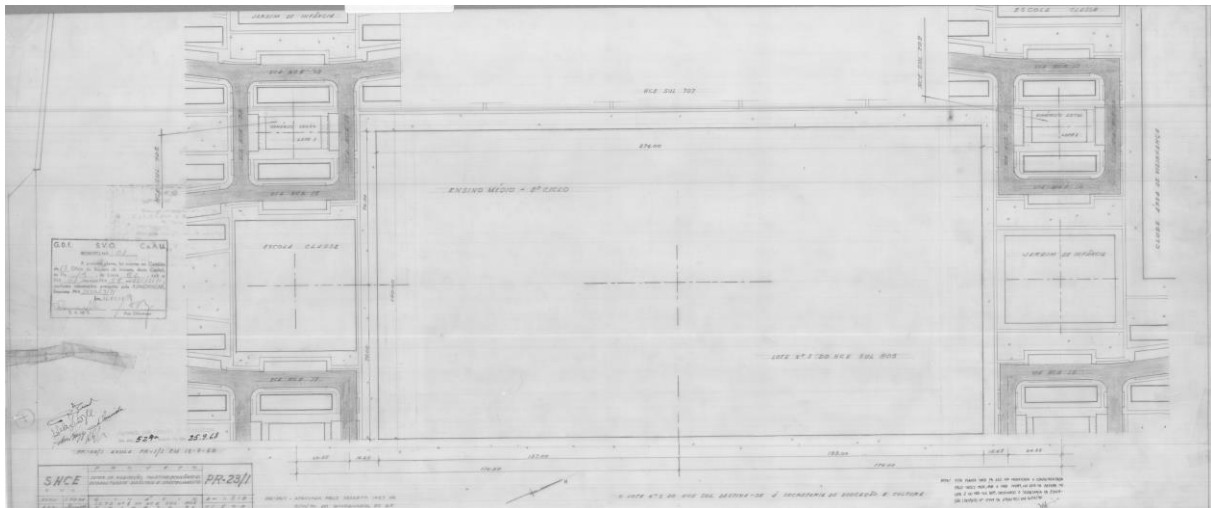


Figura 123. PR 111/1 (1978).  
Fonte: SISDUC (2023).

Ademais, assim como ocorrido na Quadra 505, foi criada uma segunda via binária vertical cruzando a Quadra 1205 e o setor. Como elucidado anteriormente, essa estratégia de sistema viário era necessária para uma maior integração entre as quadras do núcleo urbano, além de otimizar o desempenho do percurso. Contudo, para que esta via fosse feita, seria necessário alterar o Lote nº 2 da Quadra 805 destinado para o Ensino Médio – 2º Ciclo, conforme a PR 23/1. Deste modo, o terreno da escola, Lote nº 2C, foi reduzido para 21.096,73 m<sup>2</sup>. Além

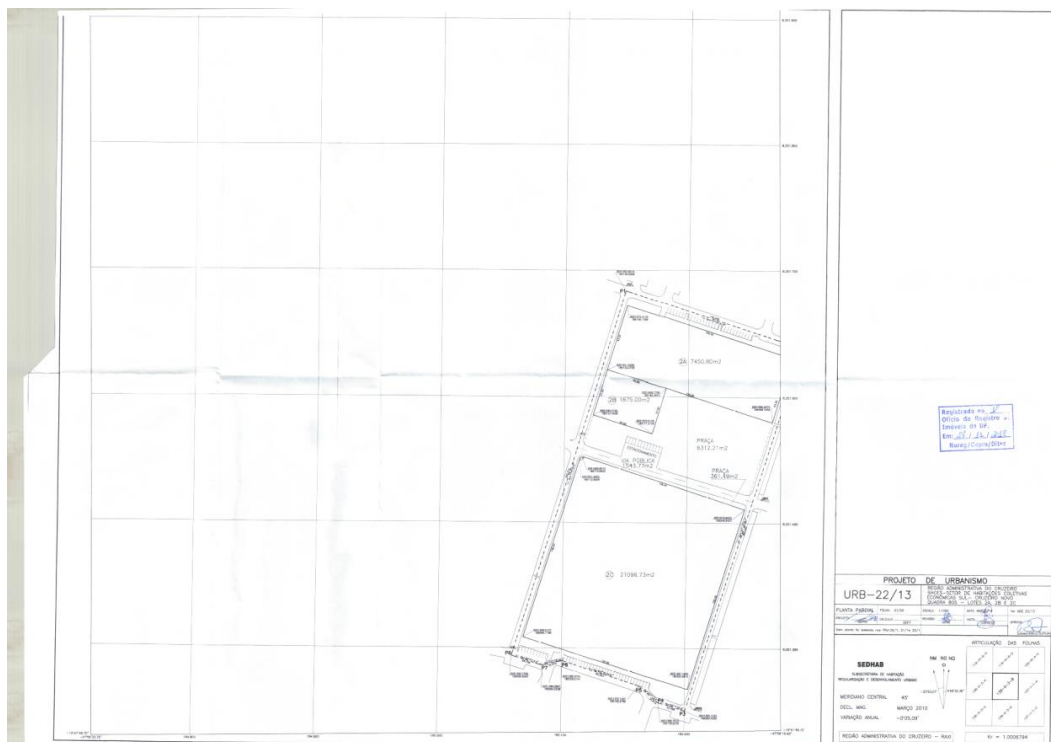
disso, foram criados dois lotes: o Lote n° 2A (7.450,80 m<sup>2</sup>), destinado à Secretaria de Estado de Educação-GDF, ocupada atualmente Escola Classe 06 do Cruzeiro, e Lote n° 2B (1.875,00 m<sup>2</sup>), Centro de Apoio Social de gestão da Região Administrativa do Cruzeiro e utilizado pelo Centro de Convivência do Idoso (CCI). Ao lado do Centro, destina-se uma praça de 6.673,70 m<sup>2</sup>. Esta proposta foi consolidada a partir do projeto urbanístico URB 022/2013 e memorial descritivo MDE 022/2013.



**Figura 124.** PR 23/1 (1968).  
Fonte: SISDUC (2023).



**Figura 125.** Folha 2, PR 145/87 (1987).  
Fonte: SISDUC (2023).

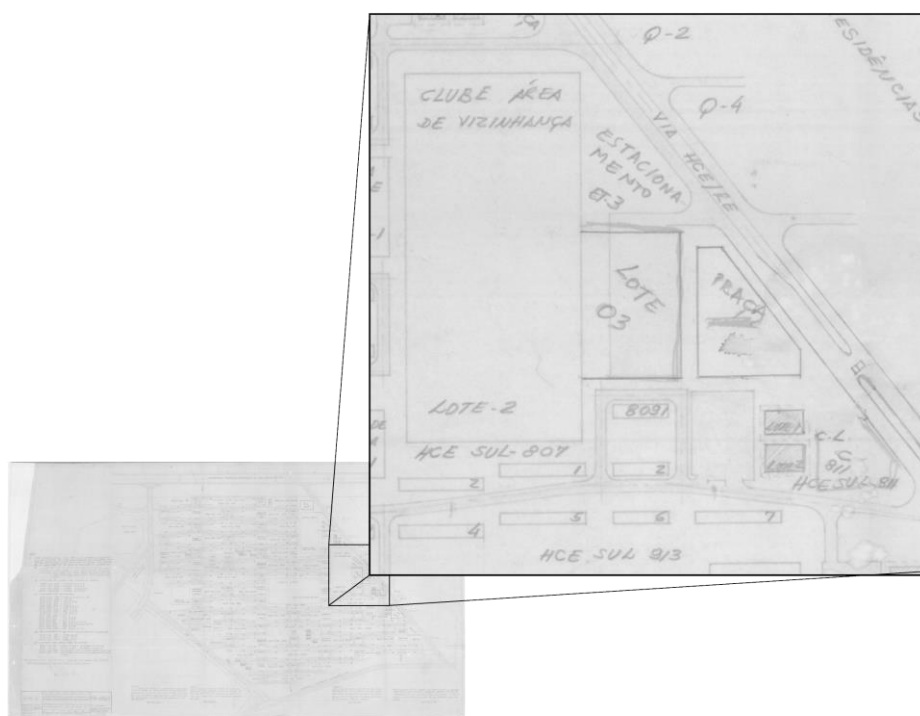


**Figura 126.** URB 022/13 (2013).  
Fonte: SISDUC (2023).



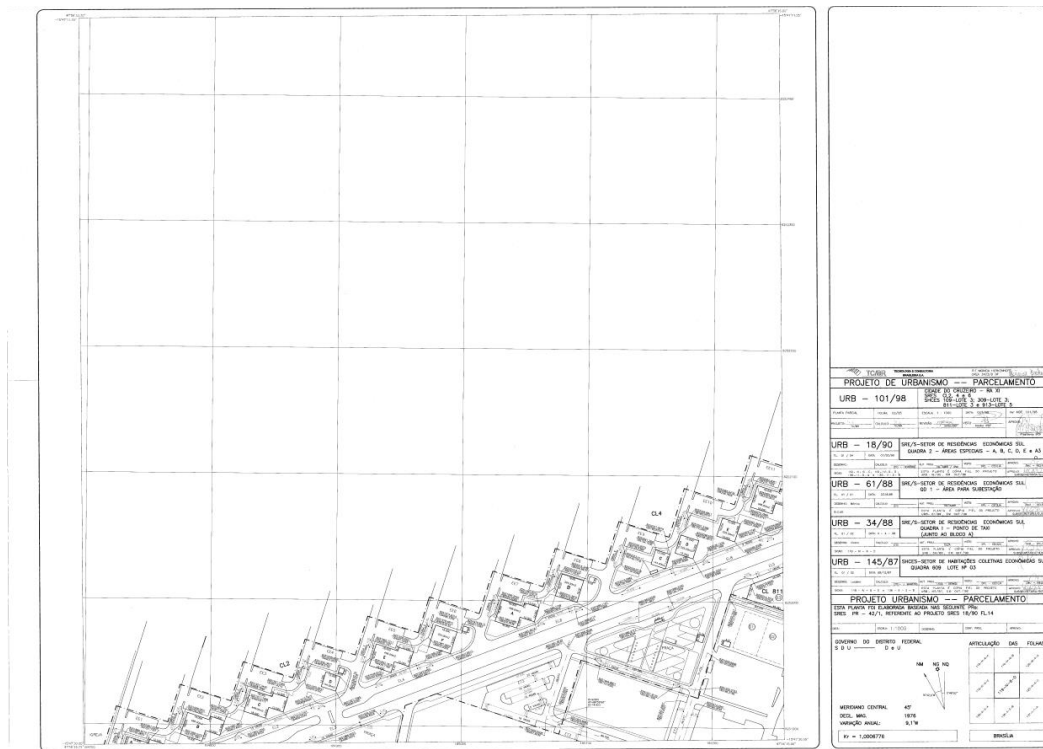
**Figura 127.** Via binária que cruza a Quadra 1205 e o setor.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

A Planta Registrada – PR 126/1 traz a criação do Lote nº 3 da Quadra 609, ao lado do Clube Área de Vizinhança, designado para a Feira Permanente do Cruzeiro. Este lote foi traçado sobre o projeto de forma adicional com linhas posteriores ao desenho original, o que indica que a proposta do parcelamento não estava inclusa inicialmente na planta registrada. Além do terreno para a Feira, foi complementada à região uma área para estacionamento e uma praça. A folha 2 da URB 145/87 consolidaria esta adição caracterizando dimensionamento de cada elemento.



**Figura 128.** Trecho PR 126/1 (1978).  
Fonte: SISDUC (2023) – Editado pelo autor.





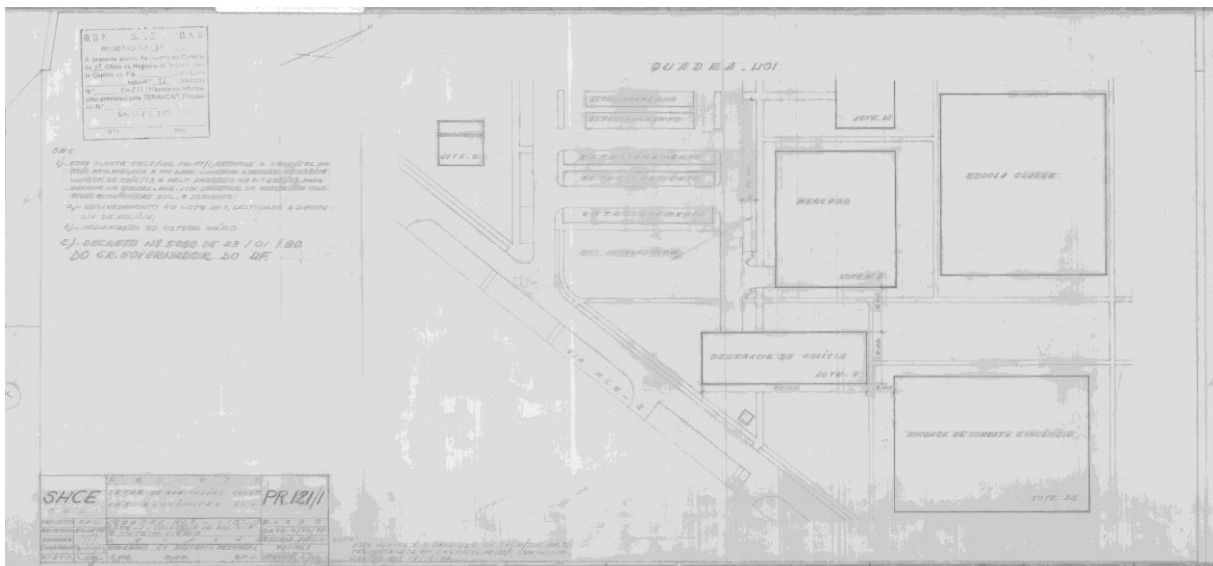
**Figura 129.** Folha 1, URB 145/87 (1987).  
Fonte: SISDUC (2023).

Outra área de interesse é a Quadra 1101. Conforme PR 38/1, a quadra engloba um conjunto de lotes e equipamentos públicos destinados a atividades de lazer, comercial, institucional e de serviço. A quadra teria lotes para: a EBCT (Lote nº 1), para COTELB (Lote nº 2), para a CAESB (Lote nº 3), para a CEB (Lote nº 4), Cinema (Lote nº 5), Restaurante (Lote nº 6), Delegacia de polícia (Lote nº 7), Mercado (Lote nº 8), Banca de Jornal e Engraxataria (Lote nº 9), INPS (Lote nº 10), Banca de Jornal (Lote nº 11), Unidade de Combate de Incêndio (Lote nº 12) e Escola Classe. Além disso, central à quadra e cercada pelos lotes haveria um amplo estacionamento com 172 vagas, ponto com o maior número de vagas no projeto do setor até então. O acesso é realizado através da via HCE 2. O que chama a atenção em relação à implantação deste centro de atividades proposto para o Cruzeiro Novo é sua localização descentralizada do núcleo urbano, o que pode indicar a intenção de acesso externo além dos moradores do setor.



**Figura 130.** PR 38/1 (1968).  
Fonte: SISDUC (2023).

Em relação às alterações da PR 121/1 de 1979, haveria a realocação do lote da delegacia, ficando mais próxima à unidade de Combate a Incêndio, com a previsão de via de acesso e remanejamento da entrada ao mercado e aumento de vagas. Já a PR 127/1 de 1981 foi definida para a nova urbanização do estacionamento público, passeio e alocação do reservatório subterrâneo do lote do Supermercado. Relativo ao sistema viário, foram previstas 222 vagas de estacionamento e um recuo de 2,50 m de largura para o supermercado.



**Figura 131.** PR 121/1 (1978).  
Fonte: SISDUC (2023).

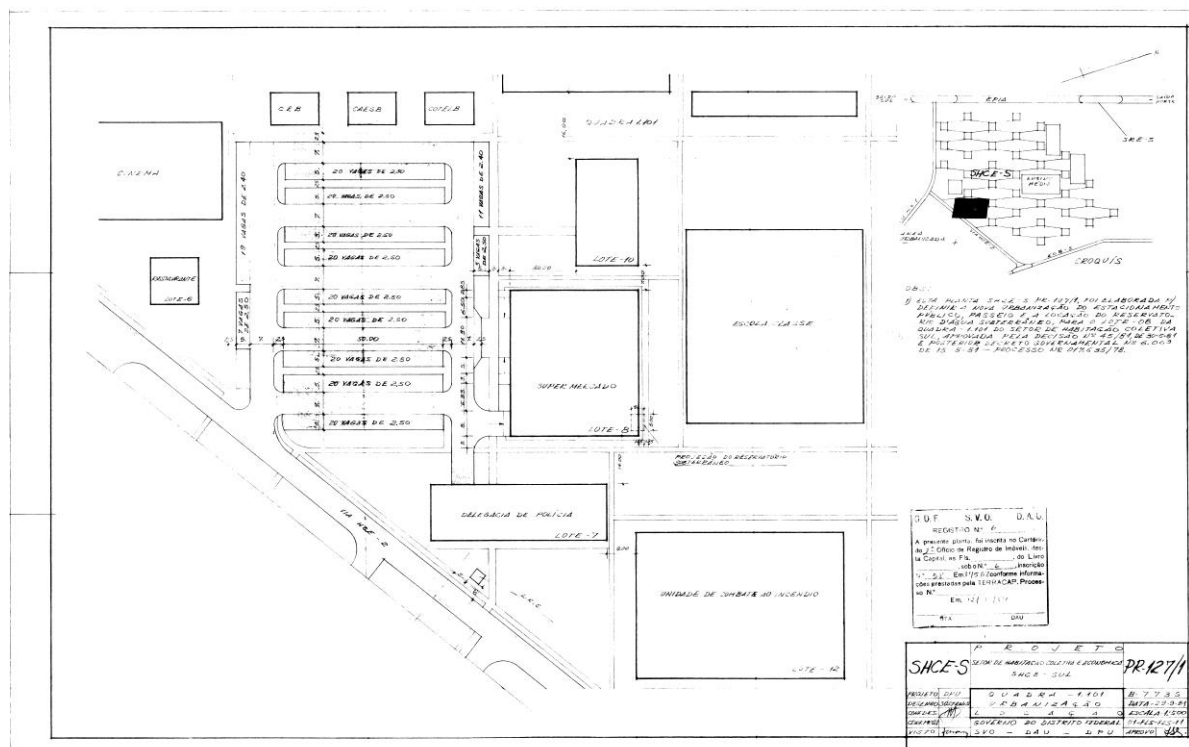


Figura 132. PR 127/1 (1981).

Fonte: SISDUC (2023).

Conforme o banco de informações georreferenciadas do Geoportal, atualmente, o Cruzeiro Novo possui 430 lotes registrados. Ele conta com quatro projetos de requalificação urbana e um projeto de regularização em desenvolvimento pela Diretoria de Espaços Públicos e Qualificação Urbana (DIEP) e pela Diretoria de Parcelamento do Solo (DISOLO), ambas diretorias da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal (Seduh).

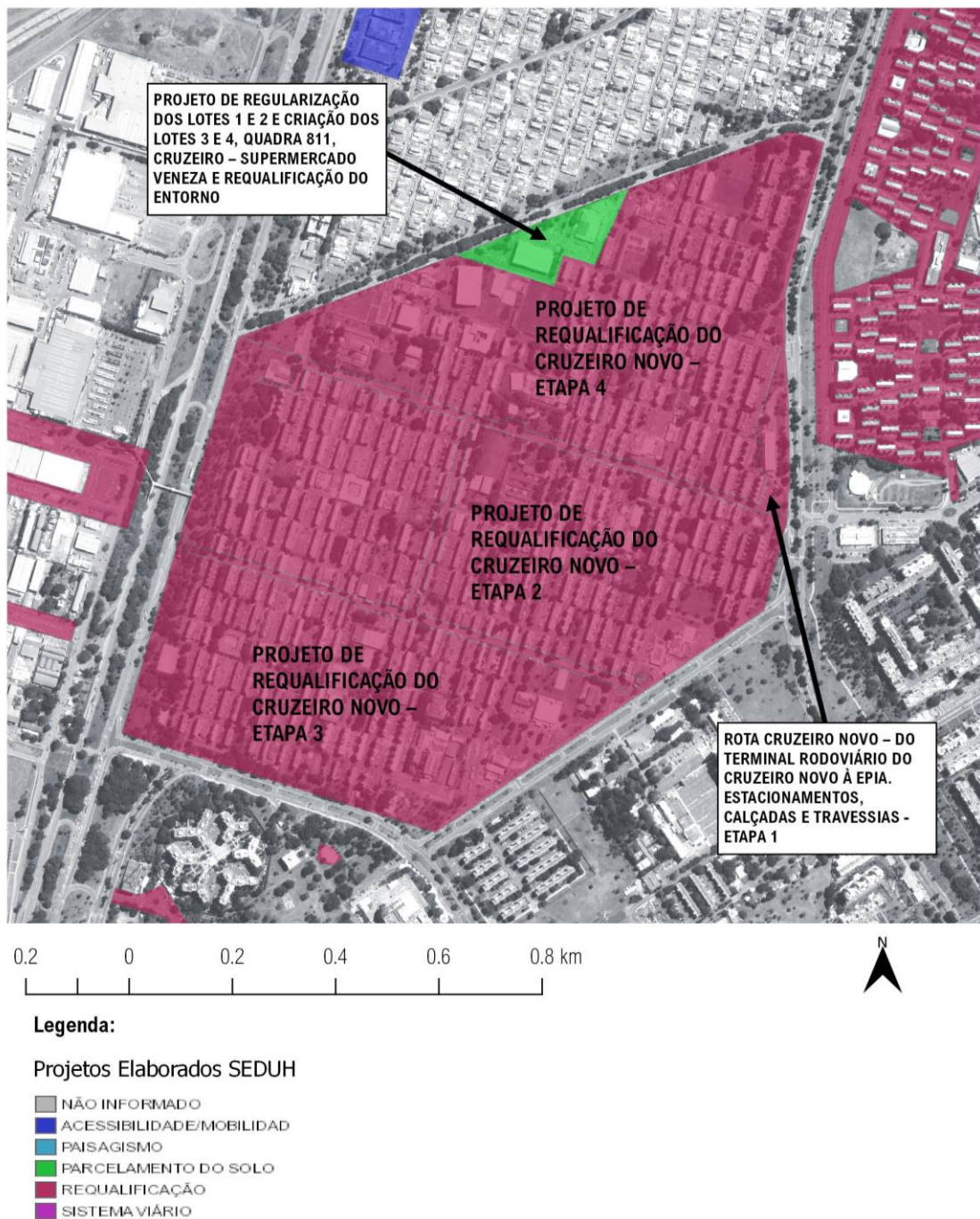
O projeto urbanístico da Quadra 811 que visa a regularização de ocupação de área pública circundante aos Lotes nº 1 e 2 e criação de duas novas unidades imobiliárias (Lotes nº 3 e 4 no Comércio Local correspondente à ocupação do Supermercado Venezia), com aumento do afastamento até a Via HCE/RE (conhecida como Avenida das Mangueiras), é de responsabilidade da DISOLO. O projeto encontra-se em andamento, sendo tratado através do

processo SEI<sup>20</sup> 00390-00002755/2018-11. Além da regularização, prevê-se uma requalificação urbana da área de entorno com a criação de um estacionamento público.

Referente aos projetos, de requalificação, a Etapa 1 tem o objetivo criar rotas acessíveis e estacionamentos, no Cruzeiro Novo, do Terminal Rodoviário do setor às passarelas da EPIA, por meio da criação e adequação de calçadas, prevendo a acessibilidade através de rampas e travessias de pedestres e construindo de bolsões de estacionamento. Já os projetos das Etapas 2, 3 e 4 visam a requalificação do Cruzeiro Novo, com enfoque na acessibilidade, calçadas, paisagismo, melhoria das áreas públicas e reconfiguração dos estacionamentos. Todos estes projetos de requalificação estão sob a responsabilidade da DIEP e se encontram em andamento no Processo SEI 00020-00007100/2018-20.

---

20 O Sistema Eletrônico de Informações (SEI), desenvolvido pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4), é uma plataforma de gestão de documentos e processos eletrônicos que visa otimizar a atividade administrativa dos serviços públicos.



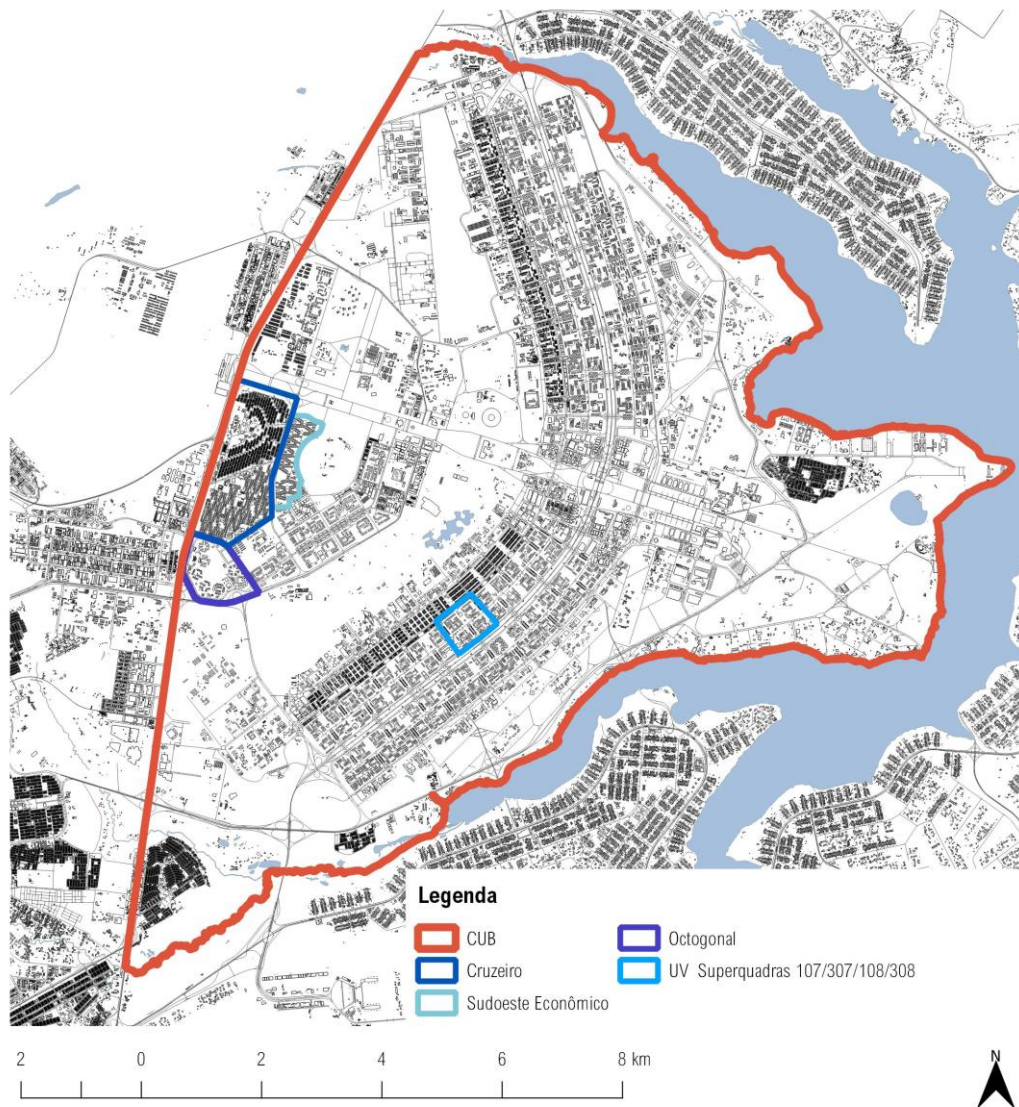
**Figura 133.** Mapa de projetos de requalificação e regularização em andamento pela SEDUH para o Cruzeiro Novo. Fonte: Geoportal (2024) – Editado pelo autor.

### Do quadrado ao losango

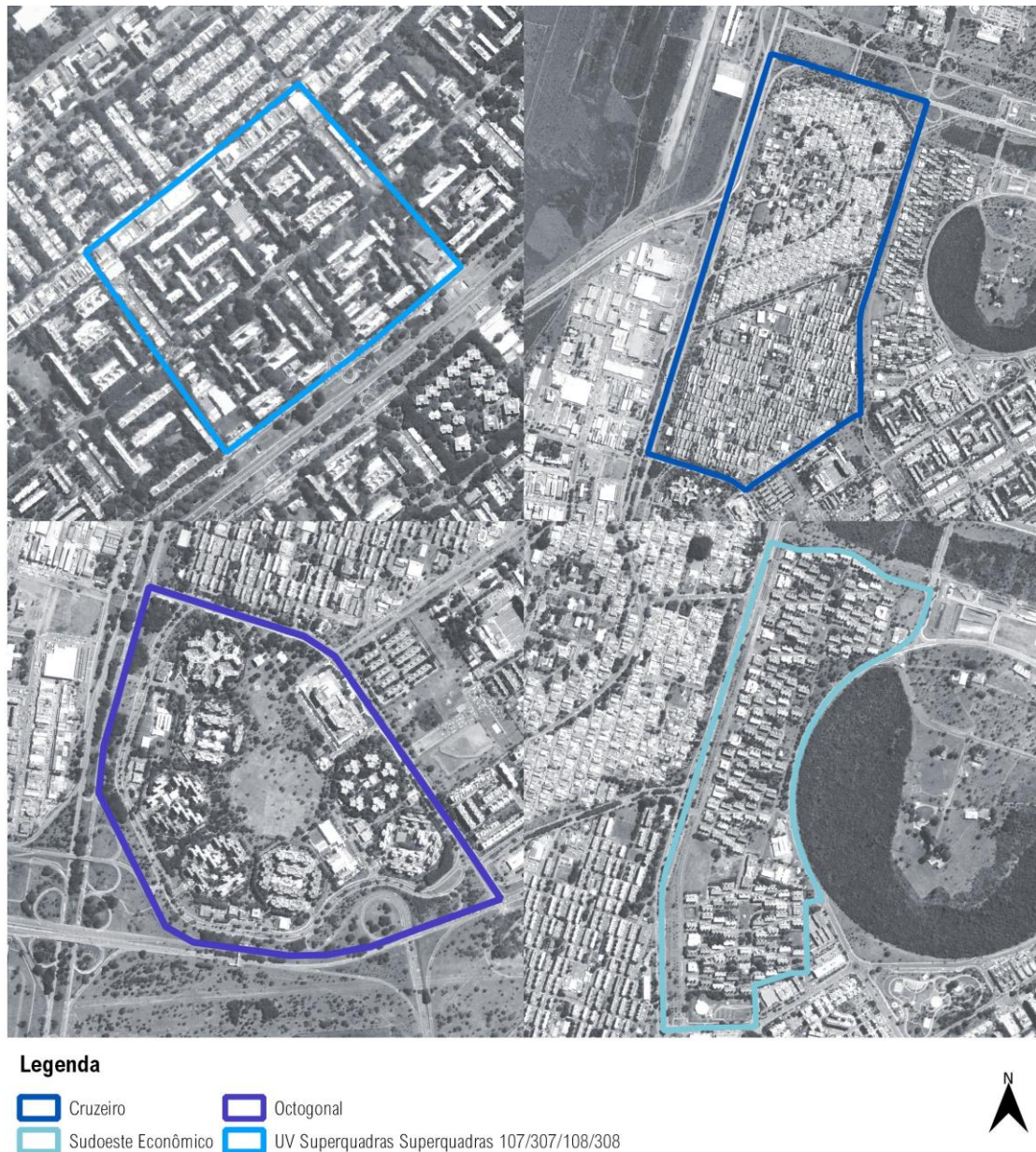
Após um panorama sobre o desenho urbano proposto e produzido no Cruzeiro Novo, buscase um entendimento, sob uma camada mais formalizada, do lugar como espaço social, assim tratando-o como objeto imerso em situações relacionais e dimensionais e avaliando seu desempenho morfológico. A abordagem de espaços socialmente utilizados, aqui compreendido como lugar, justifica-se na Arquitetura, Urbanismo e Design de Interiores a partir da realidade de populações de acordo com seu tempo. Por meio do estudo das dimensões dos lugares, ou seja, das características espaciais pertinentes a expectativas socialmente definidas, as respostas são dadas.

O lugar como situação relacional pode ser compreendido a partir dos tipos de expectativas sociais que incidem sobre os espaços e como se projeta estes lugares para que desempenhem as expectativas socialmente definidas. A abordagem relacional dos lugares implica em observar as pretensões sociais e seu desempenho no espaço. Conforme trabalhado por Maria Elaine Kohlsdorf e Gunter Kohlsdorf (2017), as expectativas sociais podem ser classificadas em dimensões morfológicas: funcional, simbólica, bioclimática, copresencial, topoceptiva, econômica, estética, entre outras. Como dimensão, entende-se todo plano, grau ou direção em que se pode investigar ou realizar uma ação. As dimensões no âmbito do projeto de lugares propõem a correlação das características das configurações dos lugares com expectativas socialmente definidas.

Para a seguinte análise foi realizado um breve estudo comparativo entre o Cruzeiro Novo e os demais setores habitacionais coletivos inseridos na poligonal tombada. Foi considerada a dimensão copresencial para avaliação do desempenho morfológico, em complementação com a Sintaxe Espacial. Foram escolhidos o Sudoeste Econômico, a Octogonal e a Unidade Vizinhança das Superquadras 107/307/108/308 como os núcleos urbanos a serem analisados. As três unidades correspondem a tecidos urbanos de habitação coletiva pertencentes à poligonal de tombamento que, assim como o Cruzeiro Novo, respondem às demandas de preservação.



**Figura 134.** Mapa de localização dos exemplares analisados: Cruzeiro; Sudoeste Econômico, Octogonal e Unidade Vizinhança Superquadras 107/307/108/308.  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.



**Figura 135.** Exemplos analisados: Unidade Vizinhança Superquadras 107/307/108/308; Cruzeiro; Octogonal e Sudoeste Econômico.

Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

Segundo Kohlsdorf e Kohlsdorf (2017), a dimensão copresencial é definida como a capacidade dos lugares em atrair ou afastar os indivíduos. Acrescentam explicitando que o desempenho copresencial dos lugares é medido conforme sua ocorrência tanto em situações concretas quanto projetuais. Tendo isso em vista, os indivíduos podem ser compreendidos como “habitantes” e “estranhos” neste contexto. Os primeiros seriam aqueles com pleno conhecimento das estruturas espaciais nas quais se inserem. Eles detêm o controle de acesso dos “estranhos” ou “visitantes” ao sistema. Os habitantes possuem o vínculo constante e



permanente com o lugar, já os “estranhos” se apresentam neste espaço esporadicamente. Dentro da perspectiva copresencial, os atributos atuam como estratégias espaciais que podem tanto estimular quanto inibir encontros, e controlar socialmente a integração dos atores a partir de padrões espaciais. Este controle é definido conforme as relações de poder expressas sobre a sociedade e que implicam sobre a vida cotidiana dos indivíduos. Essas implicações estabelecem as condições dos lugares tornando-os ou mais públicos, coletivos e abertos ou mais privados, íntimos e fechados.

Assim, de modo geral, a abordagem copresencial entende o espaço e a sociedade como entes correlacionados. Para copresença, qualquer organização espacial representa uma estrutura social específica. Ela caracteriza os lugares em termos de presença e ausência. Sob fatores morfológicos, a copresença se relaciona ao movimento humano de aproximação e separação e como ele se comporta diante barreiras (obstruções) e permeabilidades (continuidades). A abordagem observa os sistemas de encontros interpessoais correspondentes às estruturas sociais e às práticas cotidianas que implicam na definição do público e do privado (KOHLSDORF; KOHLSDORF, 2017).

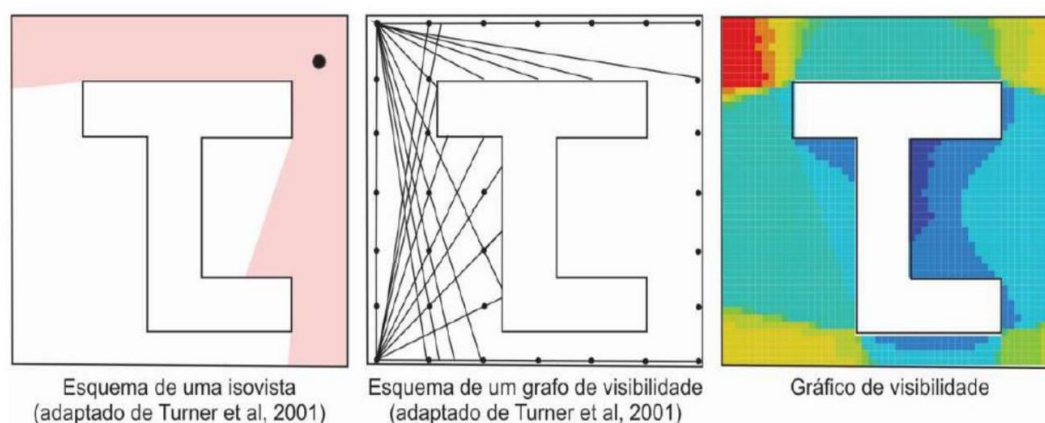
Para a feitura das análises, foram desenvolvidos mapas de observação e apontamento. Para a confecção destes mapas, alguns procedimentos foram necessários. Os dados georreferenciados aplicados no mapa foram desenvolvidos pela Diretoria de Geoinformações Urbanas e Territoriais da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH) do Distrito Federal. São utilizadas as camadas de edificação, lotes implantados, regiões administrativas e margens de via. Elas foram baixadas pelo site Geoportal. Em SIG (Sistema de Informação Geográfica), as camadas são convertidas em formato dxf compatível para *software* de edição AutoCAD®. Os desenhos foram adequados a fim de atender com verossimilhança as condições dos exemplares. A ocupação real dos condomínios foi representada a partir da conjugação das camadas de edificações e lotes implantados.

Também, a partir dos dados sociais e físicos do local, outra abordagem teórica metodológica, complementar à avaliação copresencial, foi aplicada. A Sintaxe Espacial foi empregada como base instrumental para leitura relacional entre a organização social e a estrutura espacial do Cruzeiro Novo a partir de critérios de movimento (permeabilidade e barreiras, encontros e esquivações) e visibilidade (opacidades e transparência). Utilizou-se como referência estudos que se utilizam da abordagem socioespacial através da Teoria da Lógica Social do Espaço desenvolvida por Bill Hillier e Julienne Hanson. As reflexões de expoentes nos estudos urbanos a partir da Sintaxe como Medeiros (2013), Holanda (2001; 2002; 2010) e Kohlsdorf

e Kohlsdorf (2017) foram as principais fontes que serviram como base analítica de interpretação. Conforme a relação entre as propriedades sintáticas e a realidade vivida produzida pelos autores, a avaliação sobre o Cruzeiro Novo foi guiada.

A Sintaxe Espacial ou Teoria da Lógica Social do Espaço se utiliza de um leque de teorias, técnicas e ferramentas que buscam esclarecer o entendimento relacional sobre o espaço dando um aporte ao pesquisador para analisá-lo no ponto de vista topológico e morfológico, aqui, aplicado no panorama urbano, e apresentar os limites e possibilidades a partir dos fluxos. Para que a análise sintática do espaço fosse possível, a representação foi feita a partir dos campos visuais.

A VGA (Visibility Graph Analysis) ou análise de integração visual, se apoia nas alterações dos campos de visão de acordo com o movimento do usuário no espaço (VAUGHAN, 2007, p. 4). Esta análise é realizada através da interpretação dos mapas (ou grafos) de visibilidades (ou mapas VGA). Orientando-se pelo conceito de isovistas adaptado por Turner (et al., 2001) junto ao seu potencial de interpretação social baseado na Teoria da Sintaxe Espacial de Hillier e Hanson (1984), procura-se entender as dinâmicas socioespaciais a partir do ponto de vista do indivíduo. Como exposto, as isovistas definem, a partir de um ponto de referência, o nível de visibilidade dentro de um polígono. Por outro lado, a partir de uma ótica global (TURNER et al., 2001), o método avalia as isovistas de todos os pontos dentro desse polígono (calculados através de uma malha gerada pelo *software* Depthmap). A resolução dessa malha deve ser suficiente para captar as características significativas do ambiente considerando a ocupação humana e a apreensão pelo indivíduo.



**Figura 136.** Isovista, esquema de um grafo de visibilidade.  
Fonte: GURGEL (2019, p.199).

Neste estudo, aplicou-se a variável de integração visual representada em um sistema de

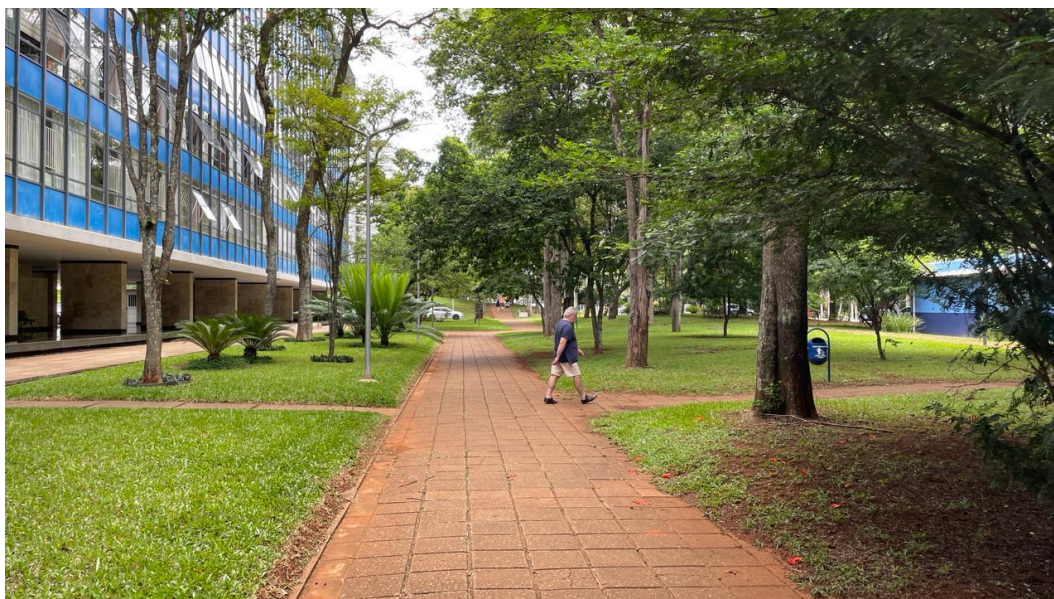
temperatura de cores: as mais quentes representam os locais de onde se tem maior integração visual, mais socialização e maior acesso; e as mais frias indicam os locais mais segregados visualmente ou mais íntimos. As localizações com maior visibilidade tendem a designar espaços de maior hierarquia, destaque e importância. Em contrapartida, áreas com baixa visibilidade denotam o contrário dentro do conjunto, garantindo maior privacidade (GURGEL, 2019). Como indicado por (TURNER et al., 2001,p.103): “[...] as propriedades do gráfico de visibilidade podem estar intimamente relacionadas a manifestações da percepção espacial, como descoberta de caminhos, movimento e uso do espaço”.

### **Unidade Vizinhança Superquadras 107/307/108/308**

Partindo para a Unidade Vizinhança e as Superquadras, elas são conceitos primordiais do que se propôs para o habitar em Brasília. Como proposta inovadora para habitação multifamiliar, uma Superquadra, em suma, seria um conjunto de edifícios residenciais sobre pilotis<sup>21</sup> ligados entre si por um acesso comum e ocupando uma área quadra de 280,00 x 280,00 m, que, em Brasília, estariam dispostas em sequência, o que de fato seria o diferencial urbano. A previsão de população seria de 2.500 a 3.000 pessoas. Ademais, as Superquadras contam com um cinturão arborizado com copas densas e chão público. O fato público e permeável do lugar o diferenciaria do entendimento de condomínio. Não existem cercas, o que garante o direito democrático de ir e vir, usufruindo de um território comum a toda a sociedade e contribuindo para segurança pela visibilidade contínua assegurada pelos pilotis (LIMA; COSTA, 1985). De certo modo, em contraste aos casos do Cruzeiro Novo e Octogonal, os moradores assimilaram as características da Superquadra.

---

21 A ideia seria inspirada nos prédios residenciais do Parque Guinle, anos 1940, no Rio de Janeiro, projeto do próprio Lucio Costa (LIMA; COSTA, 1985).



**Figura 137.** Superquadra 308.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Conforme o ideário de Lucio Costa ao projeto das Superquadras elucidado no relatório do Plano Piloto e lembrado na publicação de “Brasília Revisitada”, como um elemento integrador, tomando a Superquadra como unidade, a cada quatro superquadras estrutura-se um sistema composto por unidades habitacionais, serviços e equipamentos públicos, de modo que cria um ambiente parecido com um pequeno bairro, aqui chamado de Unidade Vizinhança (UV) (REIS et al., 2015). Os habitantes não teriam muita dificuldade em circular internamente na UV, mantendo sempre uma distância razoável entre a moradia e o equipamento educacional, preservando os valores de uma vida social em nível local (REIS et al., 2015).

A Unidade de Vizinhança proposta para Brasília, além das quatro Superquadras, é composta por Comércio Locais, a Igreja, o Clube, o Cinema, o Posto de Saúde, a Biblioteca, a Delegacia Policial e os equipamentos educacionais como o Jardim de infância, a Escola-Parque, a Escola-Classe. Diante disso, a UV de Brasília, teve sua aplicação plena, com todos os equipamentos previstos no projeto original, em apenas um conjunto de Superquadras, as quais foram analisadas e serviram como modelo original proposto neste estudo: Superquadras 107, 108, 307 e 308 Sul (REIS et al., 2015).

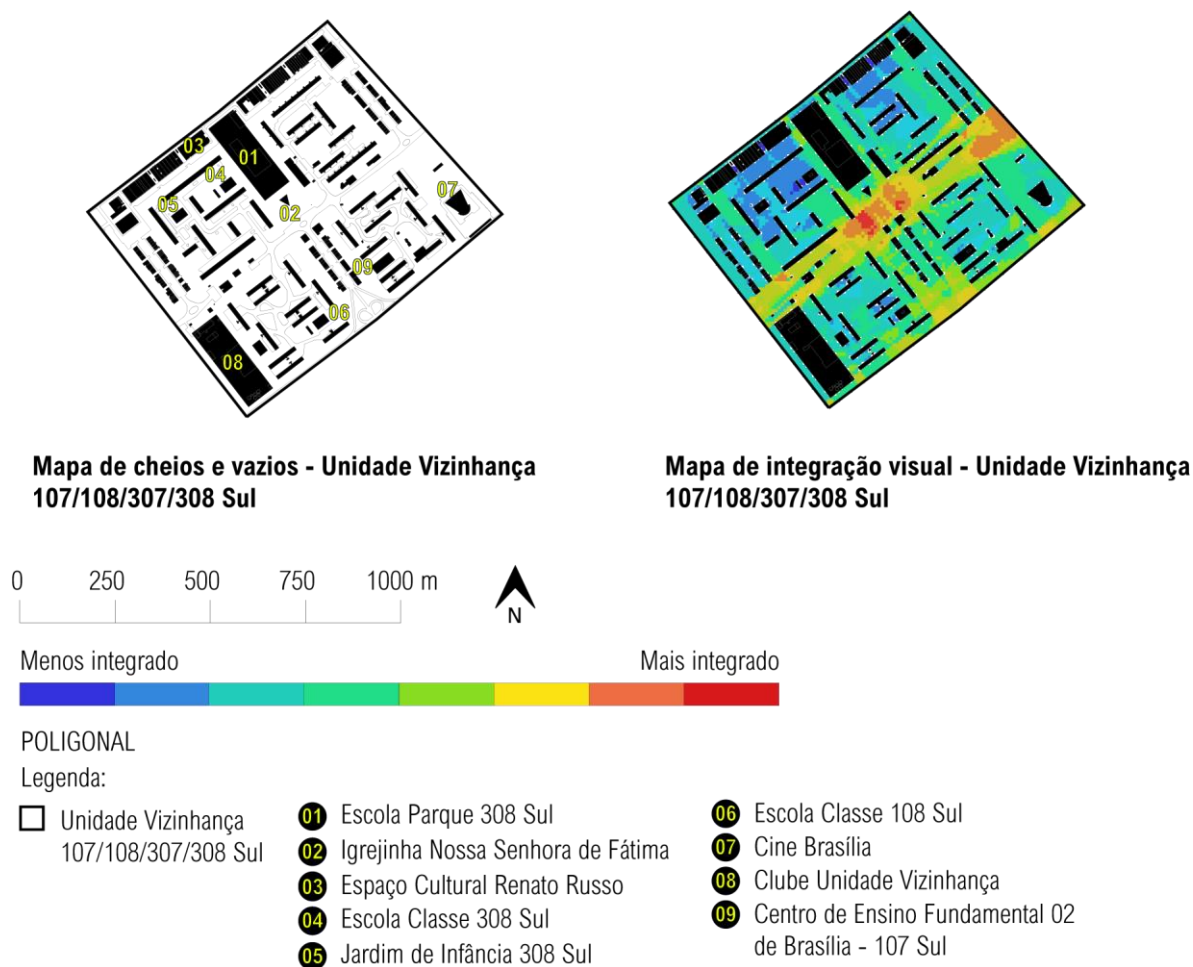
Como elemento principal do projeto da capital e inserido sobre os eixos de relevância, a Unidade Vizinhança 107/108/307/308, assim como os demais exemplares deste estudo, é reconhecida como parte do Patrimônio Mundial pela UNESCO. Inserida na Região

Administrativa I (RA – I) Plano Piloto, a área residencial está cercada por um grande conjunto de bens e patrimônios históricos e culturais do Brasil. Ademais, dentro da perspectiva de escalas apresentada por Lucio Costa em “Brasília Revisitada”, as Superquadras resumem o ideário da escala residencial:

A escala residencial, com a proposta inovadora da Superquadra, a serenidade urbana assegurada pelo gabarito uniforme de seis pavimentos, o chão livre e acessível a todos através do uso generalizado dos pilotis e o franco predomínio do verde, trouxe consigo o embrião da uma nova maneira de viver, própria de Brasília e inteiramente diversa das demais cidades brasileiras (COSTA, 1987, p. 8).

Assim como a localização das Superquadras delimita a área da escala, conforme Decreto nº 10.829 de outubro de 1987:

Art. 4º — A escala residencial, proporcionando uma nova maneira de viver, própria de Brasília, está configurada ao longo das alas Sul e Norte do Eixo Rodoviário-Residencial [...] (DISTRITO FEDERAL, 1987).



**Figura 138.** Mapas de cheios e vazios e de integração visual da Unidade Vizinhança 107/108/307/308 Sul. Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Diante do que pode ser observado a partir da abordagem copresencial, constatou-se que as permeabilidades acontecem à margem das quadras, limitadas pelo emoldurado dos edifícios e do cinturão verde. Os blocos resguardam os interiores das quadras preservando as atividades domiciliares, de lazer e educação. Esses espaços, por práticas sociais, são dedicados aos encontros comunitários e interações dos habitantes, com pouca passagem externa e de indivíduos estranhos àqueles lugares. Assim, as quadras selecionam quem será agregado e quem será segregado da dinâmica. Como descrito no Relatório do Plano Piloto por Lucio Costa, a larga cinta densamente arborizada serviria como cortina de resguardo, qualquer que fosse a posição do observador, o conteúdo das quadras, visto sempre num segundo plano e como que amortecido na paisagem. Isto demonstra a intenção de tornar o espaço mais restrito, particular e íntimo aos seus moradores. Já a separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres proposto oferece proteção ao acesso à escola primária e às comodidades existentes no interior de cada quadra. Deste modo, este controle tanto físico quanto social é inibidor.

A partir de uma perspectiva combinada com a sintaxe espacial, o mapa de integração visual mostra que a região central das entrequadras detém maior acessibilidade visual, e considerando as barreiras, também acessível ao movimento. O que se destaca nesta área é sua proximidade à Igreja Nossa Senhora de Fátima, dando protagonismo no território ao ícone religioso, que assim como nas cidades coloniais brasileiras, serve como marco de referência espacial, histórico e simbólico. As áreas mais segregadas ocorrem nos interiores das Superquadras, o que corrobora a ideia de resguardo e preservação do espaço e da vida íntima de seus moradores.

### **Cruzeiro**

A composição da malha do Cruzeiro em geral pode ser compreendida, basicamente, a partir da divisão de seus dois setores. Ambos possuem uma estrutura viária interna diferente. O SRES (Cruzeiro Velho) se organiza sob o eixo em espiral que se inicia próximo a 3ª Delegacia de Polícia Civil do Distrito Federal e se finaliza no Centro Comercial do Cruzeiro. As vias das quadras residenciais se cruzam com o eixo caracterizando a estrutura da malha viária “espinha de peixe”. Ou seja, o eixo principal com um conjunto de vias conectadas a ele e que corresponde aos acessos principais. O SHCES (Cruzeiro Novo) possui uma malha viária linear em losangos com eixos reticulares sentido Leste-Oeste. O setor possui poucas áreas livres internas, contudo, em seus limites existe uma extensa área com vegetação, exercendo

o papel de um cinturão verde (*green belt*).



**Figura 139.** Quadra 105.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).



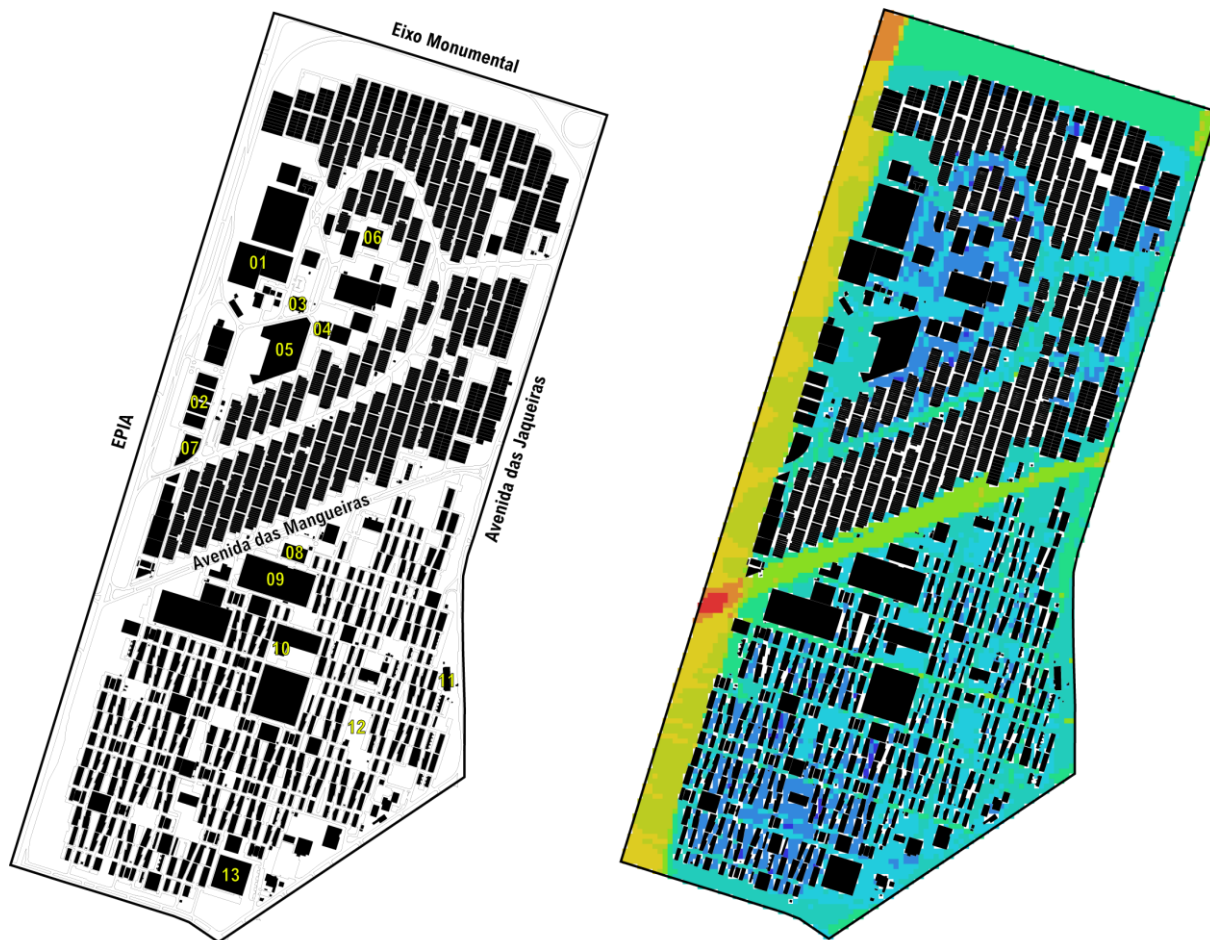
**Figura 140.** Quadra 201.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Uma característica em destaque da estrutura viária do Cruzeiro Novo é a presença de ruas sem saída, especialmente locadas nos estacionamentos dos blocos residenciais. Por outro lado, possui grande articulação em ruas que se cruzam em “T” e em “X”. O elo que ligaria os dois setores seria a Via HCE/RE, popularmente conhecida como Avenida das Mangueiras.



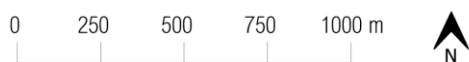
**Figura 141.** Avenida das Mangueiras.  
Fonte: GOOGLE STREET VIEW (2023).





Mapa de cheios e vazios - Cruzeiro

Mapa de integração visual - Cruzeiro



Menos integrado  Mais integrado

POLIGONAL

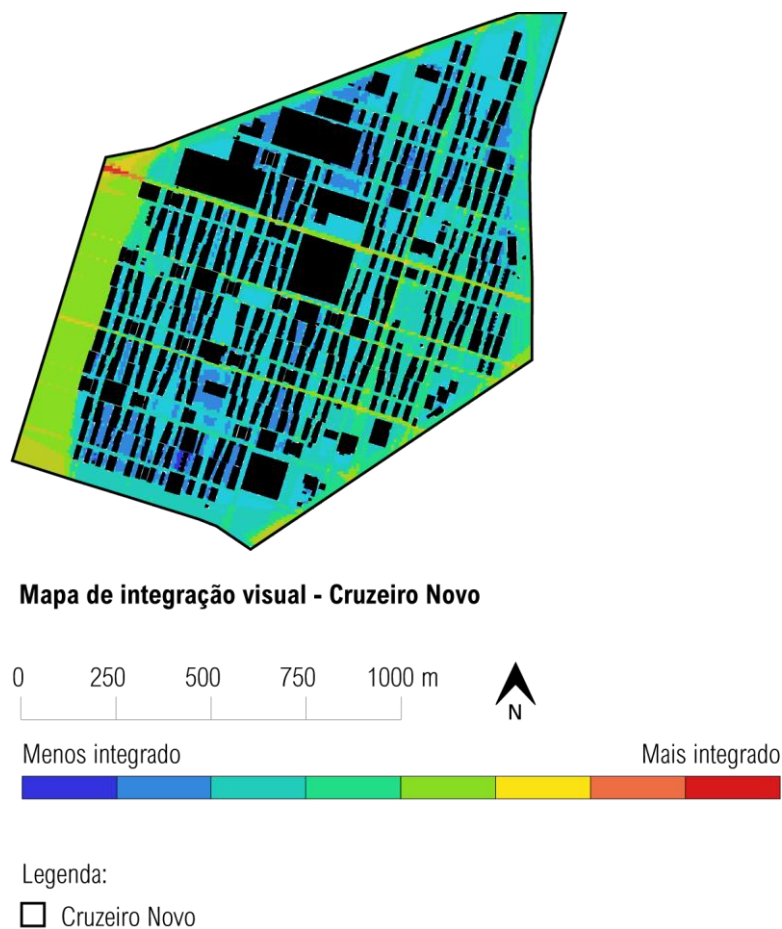
Legenda:

▣ Cruzeiro

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>01 Administração Regional do Cruzeiro</li> <li>02 Cruzeiro Center</li> <li>03 Centro Comercial do Cruzeiro</li> <li>04 Centro Cultural Rubem Valentim - Biblioteca Pública</li> <li>05 Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro (ARUC)</li> <li>06 Unidade Básica de Saúde (UBS) 2 do Cruzeiro</li> <li>07 3ª Delegacia de Policial Civil</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>08 Feira Permanente</li> <li>09 Complexo Esportivo</li> <li>10 Centro de Convivência do Idoso (CCI)</li> <li>11 Terminal Rodoviário</li> <li>12 Três Quadras - Conjunto de quadras esportivas</li> <li>13 Paróquia Santa Terezinha</li> </ul> |
|--|--|

Figura 142. Mapas de cheios e vazios e de integração visual do Cruzeiro.

Fonte: Elaborado pelo autor (2024).



**Figura 143.** Mapa de integração visual do Cruzeiro Novo.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Avaliando o Cruzeiro a partir do atributo morfológico copresencial das relações entre permeabilidades e barreiras, nota-se que a grande densidade de edifícios (neste cenário, todos com pilotis gradeados) perfilados e paralelos em um mesmo sentido reforçam o controle de acesso externo, o que inibe espacialmente a recepção de estranhos no lugar. Enxerga-se que o setor se volta para o seu interior e beneficia apenas o encontro de seus habitantes. Comércio e serviços locais servem, em sua maioria, exclusivamente a comunidade do setor. As áreas comerciais e institucionais que mais se privilegiam com a integração de outras populações se instalam às margens do território. Da Feira Permanente à Paróquia religiosa, ambos com rótulos que imprimem seu caráter popular, são exemplos da influência da prática social sobre a vida espacial.

O domínio de uso residencial torna explícito o porquê do desenrolar da vida urbana do setor ser voltada às práticas domiciliares, de vizinhança. Tudo o que se precisa para a vida domiciliar está próximo: padaria, escola, creche, mercado, lazer e esporte. O setor não inspira atividades laborais, de aglomeração, muito menos monumentais. Este cenário social expressa

uma tendência de aproximação dos iguais, onde as distâncias diminuem e as interações também. Isto posto, a vida espacial do Cruzeiro Novo reflete a essência da escala residencial proposta por Lucio Costa e suas inspirações sobre o conceito de Unidade Vizinhança. O que se viu foi a continuidade das intenções de um habitar moderno em Brasília impresso sobre uma outra estrutura espacial. Contudo, esta diferença de estrutura resultou em outro produto que acabou diluindo os impactos desejados e que geraram estratégias projetuais de controle da própria população.

A diferença de densidade de edifícios (cheios) no Cruzeiro Novo, em comparação aos vazios espaciais encontrados nos Superquadras do Plano Piloto, é evidente. O setor não se privilegia do respiro destes vazios necessários, por exemplo, para a proteção de pedestres contra os veículos. As ruas locais e cruzamentos são muito mais próximos aos edifícios. As vias internas e estacionamentos são secos, sem amplos espaços verdes públicos de passagem. A transição hierárquica das vias é brusca, o que acaba inibindo uma permeabilidade mais fluida no setor e uma urbanidade mais segura para os habitantes. Isto, como hipótese, pode ter enclausurado ainda mais os moradores aos seus blocos e corroborado na concretização dos cercamentos.

Nos mapas de visibilidades dos cenários selecionados do Cruzeiro, as diferenças não são significativas. De modo geral, tanto nas escalas locais quanto na geral, as áreas mais conectadas visualmente estão fora da área ocupada, ao longo dos eixos viários e no entorno da cidade. Assim, os mapas de visibilidade mostram a alta visibilidade nos limites da cidade, principalmente a oeste. Esta delimitação é localizada à margem da EPIA, a principal via integradora da metrópole brasiliense. Os pontos de maior visibilidade estão nas entradas do Cruzeiro Novo e Velho pela Avenida das Mangueiras.

Em relação ao Cruzeiro Novo, a sua alta compacidade devido às barreiras edilícias criam áreas com baixa integração visual. Isso demonstra a segregação externa que a configuração da cidade estabelece. Os espaços mais permeáveis então locados justamente no *green belt* da cidade, áreas com ampla visibilidade. O mesmo ocorre com o Cruzeiro Velho, as quadras contínuas de casas geminadas criam barreiras à permeabilidade visual. Ao final, o que se resulta destes cenários é a pouca visibilidade do interior das quadras para quem transita. De modo geral, assim como em Brasília, este fenômeno é observado. É um aspecto expresso na concepção urbanística da cidade onde a ambiência cotidiana residencial é protegida das vias de circulação expressas que as contornam (RIBEIRO; MEDEIROS, 2012). Assim, cada setor da cidade se volta para si mesmo, restringindo alguns usos e atividades à escala local.

## Octogonal

Os setores Sudoeste e Octogonal formam a Região Administrativa XXII<sup>22</sup>. Somadas, detém uma área total de 646,74 hectares. A RA foi criada pela Lei nº 3.153 de 6 de maio de 2003 a partir de seu desmembramento da área da RA do Cruzeiro. Assim como o Cruzeiro, o Sudoeste e a Octogonal estão inseridos na poligonal de preservação do conjunto urbanístico de Brasília, inscrita na lista de bens do Patrimônio Cultural Mundial. Neste contexto, ambos os setores seriam entendidos conforme as características fundamentais arquitetônicas e urbanísticas da capital (CODEPLAN, 2022c)



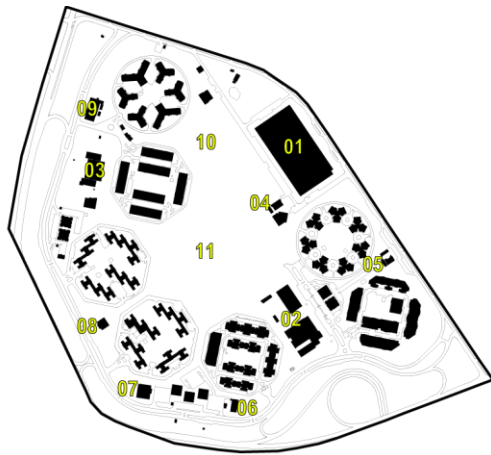
**Figura 144.** AOS 8.

Fonte: GOOGLE STREET VIEW (2023).

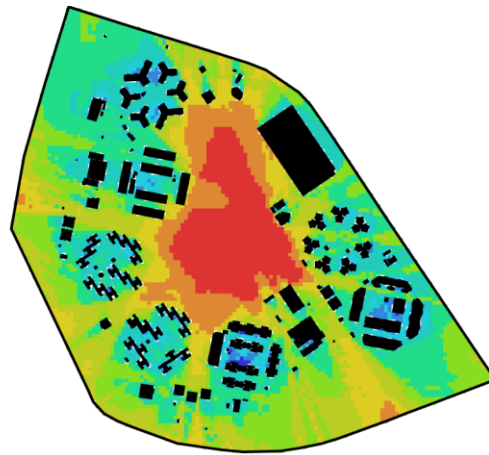
---

22 O Setor de Indústrias Gráficas (SIG) também está inserido na RA XXII – Sudoeste/Octogonal.

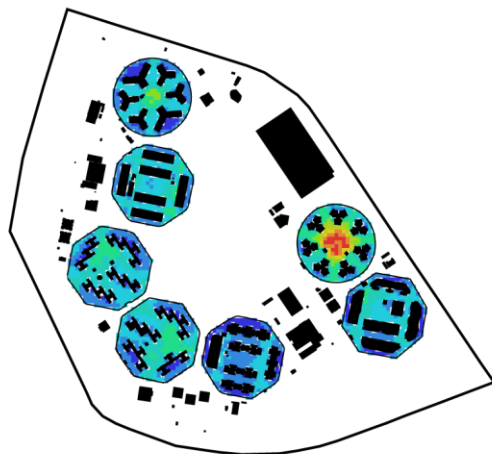
O Setor Habitações Coletivas Áreas Octogonais Sul (SHCAOS) foi criado em 12 de setembro de 1974 a partir do Decreto distrital nº 2.705. As áreas são formadas por oito quadras organizadas em condomínios fechados. Em sua origem, foi setor integrante do contexto territorial e administrativo do Cruzeiro. Construído no início dos anos 1980, seus edifícios têm 6 andares, dispostos em quadras octogonais, com entrada única e exclusiva. Em relação aos seus atributos de configuração urbana, o tecido é organizado conforme os princípios dos condomínios fechados (VASCONCELOS, 1988). Vale lembrar que o cercamento e a privatização das quadras em condomínios não seria uma característica idealizada para o setor pois, assim como as Superquadras, o chão deveria ser livre e de uso público (LIMA; COSTA, 1985).



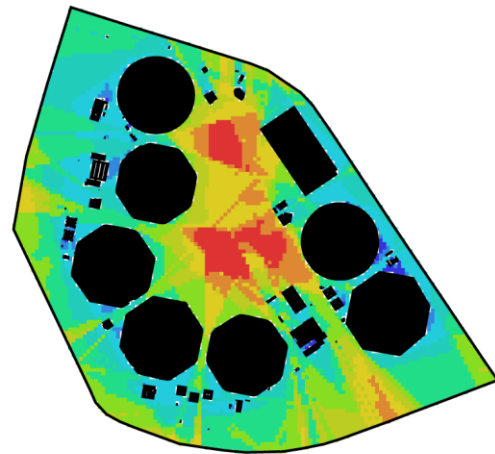
Mapa de cheios e vazios - Octogonal



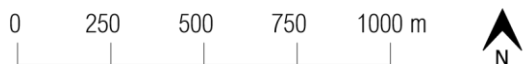
Mapa de integração visual - Sem cercamento



Mapa de integração visual - Interior das quadras



Mapa de integração visual - Com cercamento



POLIGONAL

Legenda:  
 □ Octogonal

Legenda:  
 01 Terraço Shopping  
 02 CIMAN Octogonal (Escola particular)  
 03 Escola Classe 08  
 04 Paróquia Rainha da Paz  
 05 Igreja Batista Independente do Planalto  
 06 Igreja Batista Shalom

07 Cirefe Círculo Regeneração e Fé  
 08 A Igreja de Jesus Cristo dos Santos dos Últimos Dias  
 09 Estação Oi ETCR  
 10 Clube de Unidade Vizinhança  
 11 Áreas Octogonais AOS 3 - "Parque Octogonal"

Figura 145. Mapas de cheios e vazios e de integração visual da Octogonal.  
 Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

A partir de uma análise copresencial através das representações visuais de integração, observou-se características comuns aos exemplares anteriores. Também no cenário sem cercamento e com cercamento, destaca-se o foco na área central do setor, onde, em projeto seria implantada a quadra residencial AOS 3, mas que atualmente é de interesse da comunidade a ocupação de um parque urbano. Essa demanda social deixa clara a tendência espacial de integração e de acessibilidade desta região. Além disso, uma área adjacente a ela seria ocupada pelo Clube de Vizinhança do bairro, cujo uso concordaria com a potencialidade social do espaço. O que já beneficia o centro comercial Terraço Shopping, que, além de servir ao setor, abarca a população de áreas vizinhas como o Cruzeiro e o Sudoeste. Vale destacar que com o cercamento das quadras, a área de integração foi reprimida e limitada, muito por conta das barreiras que dificultam a permeabilidade visual e de movimento aos visitantes do setor.

Assim como no cenário do interior das quadras cercadas, observam-se os efeitos de compacidade com a convecção da integração voltada para o centro, onde são implantados os equipamentos “públicos” privatizados pelas quadras, como praças, parquinhos e quadras poliesportivas. Dentro desta perspectiva, o cinturão formado pelos blocos, reforçados pelo cercamento das quadras, além de restringir o acesso externo de estranhos, resguardam a intimidade domiciliar da vizinhança, o que seguiria a proposta, mas que foi deturpado pelo discurso de segurança contra violência e crime em detrimento da vida social.

### **Sudoeste Econômico**

O Setor de Habitações Coletivas Sudoeste (SHCSW) foi previsto por Lucio Costa no documento “Brasília Revisitada” de 1987. O Sudoeste pode ser compreendido em duas áreas habitacionais distintas conforme a tipologia edilícia e distinção de renda. As Superquadras Sudoeste inspiram-se no conceito de superquadras do Plano Piloto, com blocos isolados, com alturas homogêneas e livre circulação de pedestres no térreo e pilotis livre. Elas ocupam a área imediatamente posterior ao Parque da Cidade. Suas habitações coletivas possuem garagens subterrâneas e áreas de recreação e lazer cobertas. Já a segunda área, a qual será analisada neste estudo, compreende um conjunto de quadras habitacionais coletivas econômicas também conhecido como Sudoeste Econômico. O Setor Sudoeste foi previsto por Lucio Costa como uma das áreas de expansão residencial para o Plano Piloto.

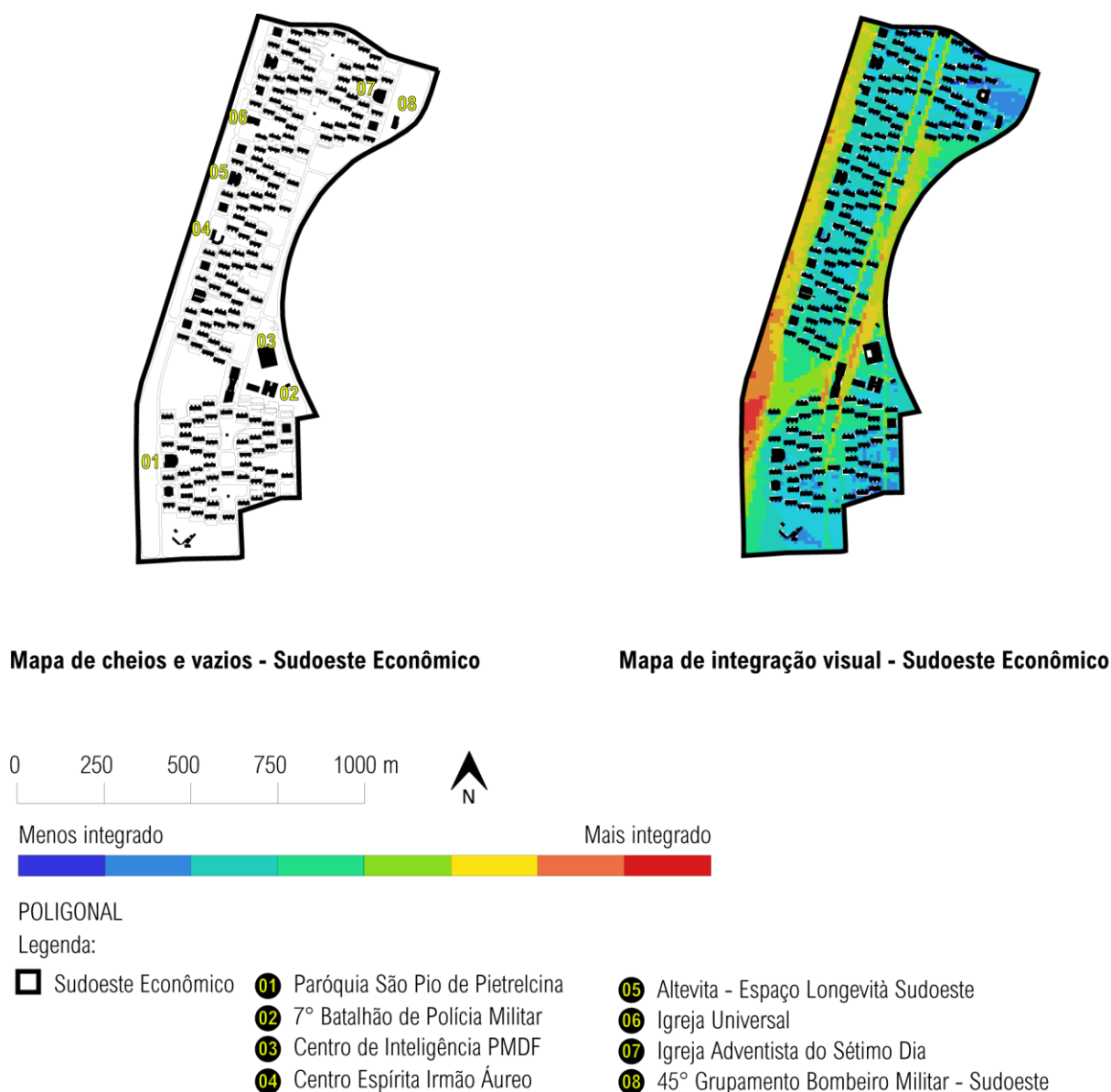


**Figura 146.** QRSW 01.

Fonte: GOOGLE STREET VIEW (2023).

As quadras seriam ocupadas por blocos de três pavimentos com pilotis. A disposição do conjunto de blocos e vias abre, no interior da quadra, um espaço livre que possibilita a instalação de equipamentos complementares à moradia. Essas áreas seriam lugares de encontros da comunidade, como um quintal comum, aberto ao uso de todos. A intenção era que este espaço fosse uma extensão das habitações, possibilitando o convívio doméstico descontraído, mesmo em apartamentos mínimos. A ideia era que a implantação compacta reduziria o custo da infraestrutura urbana já que não compromete grandes superfícies. A densidade populacional prevista era de cerca de 500hab/ha (COSTA, 1987).





**Figura 147.** Mapas de cheios e vazios e de integração visual do Sudoeste Econômico.

Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

O Sudoeste Econômico, copresencialmente, sob a perspectiva do atributo de permeabilidade e de barreiras, observou-se que a configuração espacial resultado da disposição losangular dos blocos, formando os limites que emolduraram sua quadra, cria o cenário intimista e domiciliar pretendido em projeto. O encontro de permeabilidade, tanto visual quanto de movimento observado no mapa de integração, mostra a particularização do amplo espaço livre e dos equipamentos implantados para a vizinhança. As áreas com maior integração visual convergem com a localização dos lotes de comércio, serviço e institucionais que ficam à margem da Avenida das Jaqueiras, via fronteira entre o Cruzeiro e o Sudoeste. Diferentemente do Cruzeiro, mas semelhante aos demais exemplares, os espaços livres

centrais às quadras resguardam as atividades e separam os veículos e os pedestres. Assim como as Superquadras, os blocos e quadras do Sudoeste Econômico não cercaram pilotis e áreas públicas.

A investigação sobre a forma urbana do Cruzeiro Novo e demais setores vizinhos revela que a variedade de suas configurações espaciais pode refletir uma mesma intenção social, contudo, em níveis diferentes. Os setores guardam características peculiares, sejam configuracionais, seja pelo perfil da população, que ao final, modificaram as práticas sociais. Inserida na poligonal do patrimônio de Brasília, a cidade apresenta relevantes configurações espaciais diferenciadas das observadas nas áreas centrais do Plano Piloto.

O que pode ser observado no Cruzeiro Novo foi que em seus espaços mais internos, a visibilidade é mais restrita em função dos blocos, o que já limita o movimento e resguarda a vida social do setor ao seu interior, não contribuindo para a permeabilidade e encontro de comunidades externas ao lugar. Além disso, a baixa inclinação topológica das áreas e gabarito sem variação não permite visões panorâmicas em áreas altas, o que contribui para a desorientação dentro do Cruzeiro Novo. Apenas nos espaços de acesso aos setores e vias contínuas são conferidas maior permeabilidade visual interna a cidade.

Assim como visto nas superquadras em Brasília (RIBEIRO; MEDEIROS, 2012), as áreas concebidas para convivência no interior da localidade (quadras poliesportivas, parques, espaços culturais e institucionais) detém menor visibilidade, tendendo ao esvaziamento.

## **A realidade**

Após quase seis décadas da primeira proposta para o setor e do início de sua construção, nem tudo saiu do papel. Até o momento desta dissertação, 37 lotes e projeções ainda não foram ocupados. Em sua maioria, são unidades destinadas a atividades educacionais. Dos nove lotes atribuídos para Escola Classe, seis estão vazios. Em relação às projeções habitacionais, sete das 331 projeções estão desocupadas.



**Figura 148.** Mapa de lotes vazios e ocupados do Cruzeiro Novo.

Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

Atualmente, estes lotes vagos são utilizados como espaços livres públicos de uso comum dos moradores do Cruzeiro Novo, principalmente de quadras próximas. Apropriados pela comunidade, neles foram implantadas estações coletivas de atividade física, “parquinhos” infantis, praças, passeios e entre outros espaços de convívio e lazer. Em alguns destes terrenos, também foram construídas pequenas bancas de serviço (sapataria, chaveiro, costuraria) e quiosques de alimentação. A maior parte da área é coberta por gramíneas e poucas árvores para sombreamento. Nos lotes vazios onde não houve uma urbanização ou implantação de equipamentos coletivos, são observados caminhos informais, de terra batida,

que marcam os fluxos de cruzamento dentro das quadras.



**Figura 149.** A) Quadra de areia na Q 1201 LT 1(Escola Classe); B) Praça na Q 909 PJ 3 e 4; C) Q 605 LT 1 (Jardim de Infância); D) “Parcão” na QD 309 LT 3 (Comércio Local).

Fonte: GOOGLE STREET VIEW (2024).

Analisando sua atual finalidade, esses espaços não edificados tornaram-se alternativas ao "quintal comum" idealizado para o interior das quadras econômicas, cuja efetivação plena foi impossibilitada devido à implantação de bolsões de estacionamento. Diante da necessidade da criação de um sistema de espaços livres dentro do bairro, essas superfícies passaram a se consolidar como locais de lazer, esporte e convívio público, de modo aproximado ao proposto. Por outro lado, não é possível garantir a fixação e a manutenção destes espaços livres, visto que suas áreas estão situadas em lotes registrados, públicos e privados, ainda passíveis de ocupação. Logo, caso imperativo, os espaços devem ser desconstituídos.



**Figura 150.** Lote vazio e cercado, Quadra 1.311, Lote 02, anteriormente Clube Social, atualmente destinado a Procuradoria, Secretarias de Governo, Fundações e Tribunais, conforme NGB – 17/98.  
Fonte: GOOGLE STREET VIEW (2024).

A construção dos muros de alvenaria nas escolas teve impacto importante sobre permeabilidade visual interna das quadras, tornando-as menos compreensíveis como uma unidade. Mesmo que as barreiras cegas tenham a intenção de preservar e proteger os estudantes das ameaças externas, são criados corredores estéreis entre as escolas e os blocos. Esses espaços hostis acabam corroborando com a sensação de insegurança na cidade.



**Figura 151.** Entre grades e muros.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

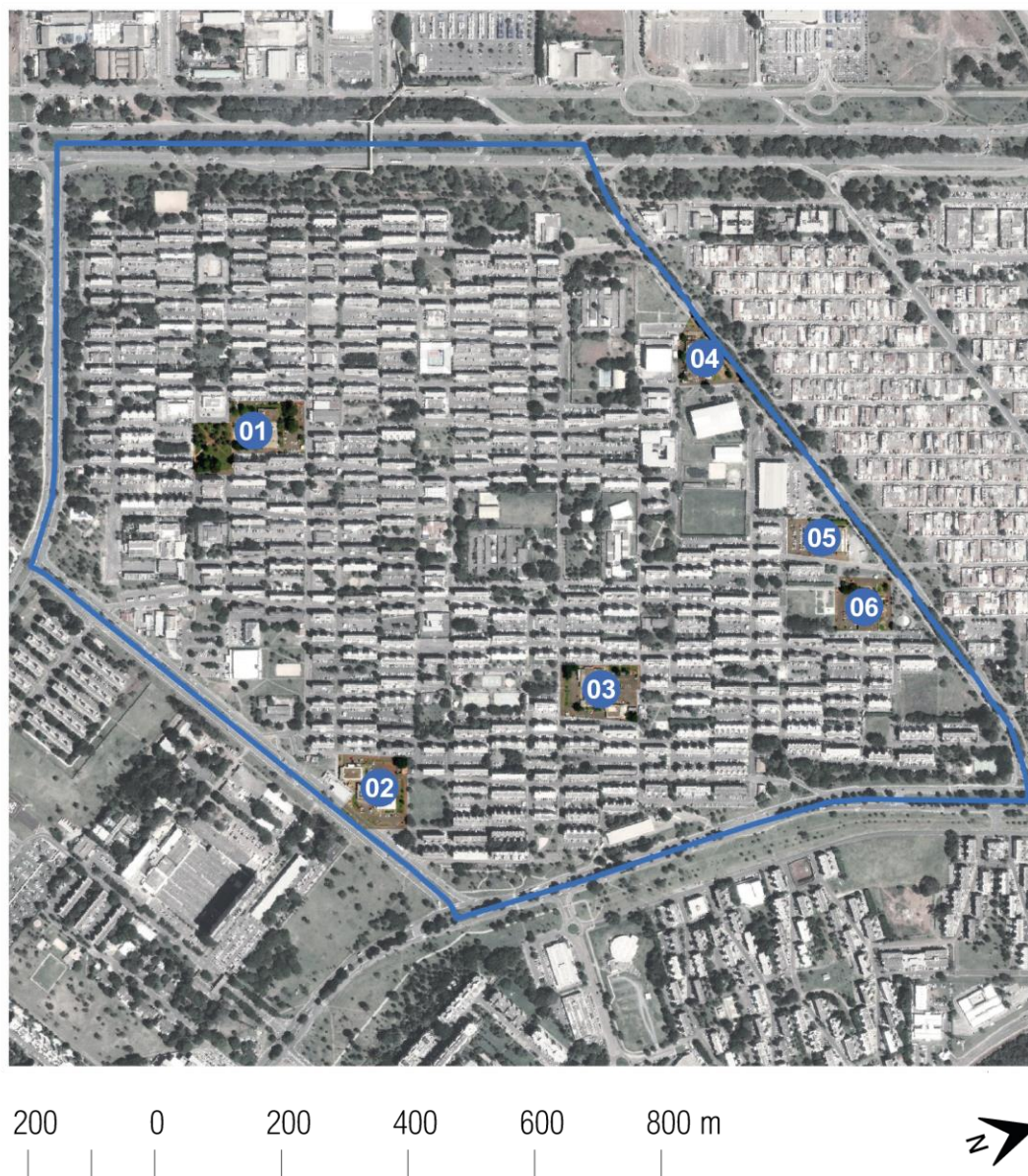
Em relação às quadras menores, onde os lotes de comércio local foram suprimidos, as áreas vazias entre os dois blocos foram convertidas em estacionamentos que comportam aproximadamente 30 vagas cada. Nas demais quadras com comércios locais estabelecidos, devido à falta de espaço para vagas de estacionamento, os pilotis foram adaptados para servir como garagens cobertas para os moradores.



**Figura 152.** Carros em pilotis.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Referente aos edifícios comerciais, diversas atividades estão presentes, tais como salões de beleza, barbearias, armarinhos, papelarias, padarias, bares, pizzarias, farmácias, lanchonetes, igrejas, academias e outros serviços locais. Entretanto, as lojas localizadas nas laterais das construções acabam sendo prejudicadas devido ao estreitamento e/ou bloqueio das passagens entre os blocos.

Dos nove blocos de comércios locais, seis foram ocupados: Quadra 505 Lotes 3 a 5; Quadra 1501 Lotes 2 a 4; Quadra 1205 Lotes 4 a 6 (Quadradão); Quadra 411 Lotes 1 a 3; Quadra 811 Lotes 1 e 2; Quadra 913 Lotes 2 a 4 (Quadra dos cariocas).



### Legenda

- |    |             |    |                         |    |            |
|----|-------------|----|-------------------------|----|------------|
| 01 | Quadra 505  | 03 | Quadra 1205 (Quadradão) | 05 | Quadra 811 |
| 02 | Quadra 1501 | 04 | Quadra 411              | 06 | Quadra 913 |

**Figura 153.** Mapa de localização dos seis blocos de Comércio Local do Cruzeiro Novo.  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

O bloco de Comércio Local da Quadra 505 foi construído em 2007. O bloco de três lotes é ocupado principalmente por lanchonetes. Os canteiros, praça e quadra desportiva implantadas previamente na área buscaram ser mantidas. Devido a isto, os bolsões de estacionamento propostos na PR 126/1 de 1978 para o conjunto comercial não foram realizados conforme projeto.



**Figura 154.** Mapa de localização do bloco de Comércio Local da Quadra 505.  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagem: GOOGLE STREET VIEW (2023).

Próximo ao bloco de Comércio Local da Quadra 505, na Quadra 603, está localizada uma das principais lojas pioneiras do Cruzeiro Novo. O armarinho “A Patota” foi o primeiro comércio de alvenaria da região administrativa. O casal mineiro Helenice Carmen Oliveira Teodoro e José Américo Teodoro, conhecidos como Patota e Zezinho, comandam juntos o negócio desde março de 1972. Inicialmente um restaurante, após oito meses, se transformou em um armarinho, desejo de Helenice. A loja é referência para diversas gerações de famílias que moram ou moraram no Cruzeiro Novo.





**Figura 155.** Mapa de localização do Armário a Patota (Quadra 603).

Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagem: GOOGLE STREET VIEW (2023).

No bloco de Comércio Local da Quadra 1501, as lojas predominantes são as oficinas. Implantada ao lado de um posto de gasolina, o local ainda não é plenamente servido por vias de acesso direto às lojas, principalmente as situadas nas laterais dos edifícios.

O bloco de Comércio Local da Quadra 1205, também conhecido como “Quadrão”, possui um grande estacionamento, com o formato de um quadrilátero, implantado em frente às lojas da quadra. Essa área asfaltada foi palco de diversas manifestações culturais cruzeirenses como shows, comícios, feiras, festas e torneios esportivos (SOUZA, 2010). O conjunto conta com quatro edifícios comerciais e cinco bancas (de conveniência, sapataria, de chaveiro, quiosque e bistrô de açaí). Dentre as lojas de comércio local, há uma variedade de atividades como: papelaria, drogaria, bar, barbearia, salão de beleza, brechó, reforma de estofado, informática, loja de construção, venda de móveis usados, hortifruti, supermercado e até templo religioso.



**Figura 156.** Mapa de localização do bloco de Comércio Local da Quadra 1501.  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagem: GOOGLE STREET VIEW (2023).



**Figura 157.** Mapa de localização do bloco de Comércio Local da Quadra 1205.

Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagem: Elaborado pelo autor (2023).

Os blocos de comércios locais das quadras 411, 811 e 913 foram locados a margem da via de ligação (Avenida das Mangueiras) entre o Cruzeiro Velho e o Cruzeiro Novo.

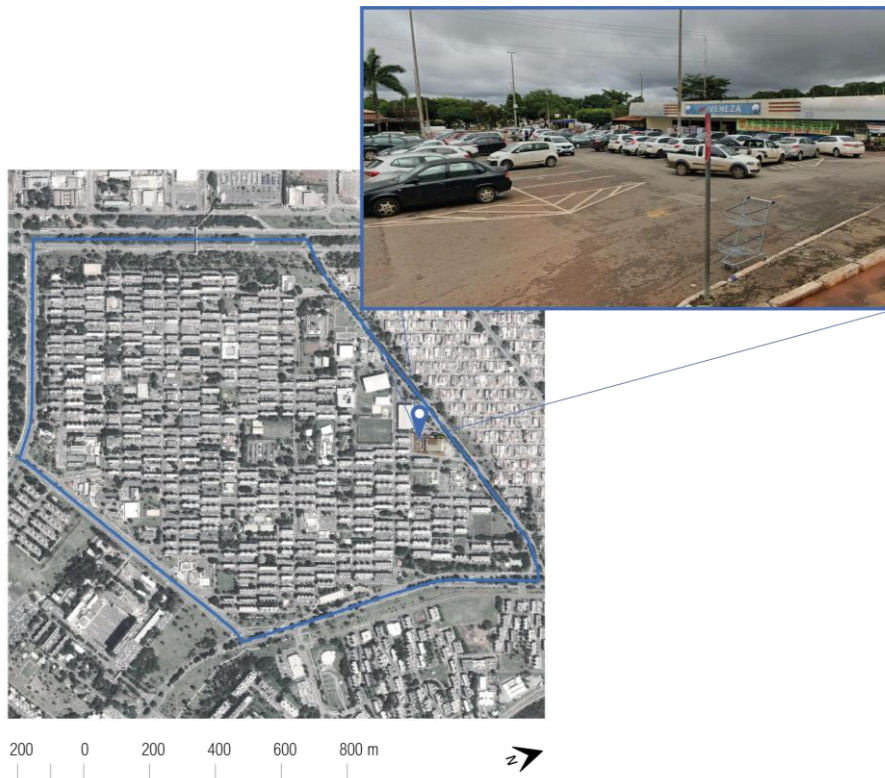
Em relação à Quadra 411, o comércio é ocupado principalmente por academia, oficina mecânica e lanchonetes. O que se destacou na observação desta quadra foi a ausência de estacionamento e acesso formal para veículos a oficinas e a grande quantidade de lojas fechadas.

Referente aos lotes comerciais 1 e 2 da Quadra 811, eles seriam conjugados para serem ocupados, atualmente, pelo Supermercado Veneza, principal franquia de mercado do Cruzeiro Novo, possuindo duas unidades no setor. O comércio é servido por um estacionamento muito utilizado com cerca de 75 vagas para automóvel. A região também oferta outros tipos de comércios através de bancas e quiosques, além da Feira Permanente do Cruzeiro.

A Feira Permanente do Cruzeiro, locada no Lote 3 da Quadra 609, é um dos locais de referência da cidade. De acordo com Souza (2010), a primeira feira ficava no Cruzeiro Velho, até fixar-se definitivamente no Cruzeiro Novo. Inicialmente composta por barracas de madeira, a feira não contava com boa infraestrutura nos primeiros anos. Somente em 1º de dezembro de 1990, sua cobertura foi inaugurada. Assim como outras feiras, ela oferece uma diversidade de comércio, incluindo venda de frutas, legumes, roupas, bares e restaurantes. A feira passou por uma renovação da cobertura a partir de 2009.



**Figura 158.** Mapa de localização do bloco de Comércio Local da Quadra 411.  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagem: GOOGLE STREET VIEW (2023).



**Figura 159.** Mapa de localização do bloco de Comércio Local da Quadra 811 (Supermercado Veneza).  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagem: GOOGLE STREET VIEW (2023).



**Figura 160.** Mapa de localização da Feira Permanente do Cruzeiro.

Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagem: GOOGLE STREET VIEW (2024).

Ademais, temos a Quadra 913. Conforme Souza (2010), a quadra ficou conhecida como “Quadra dos cariocas” pela grande concentração de moradores vindos do Rio de Janeiro, principalmente de funcionários da Imprensa Nacional. Assim como no Quadradão, na região ocorreram diversos eventos, como torneios de vôlei e queimada, festa do Dia das Mães, festas juninas e bailes de carnaval. O bloco comercial de três lotes abarca um supermercado, um bar, uma clínica veterinária e petshop, uma igreja, uma pizzaria, uma drogaria, uma sorveteria, um salão de beleza e uma loja de cosméticos e perfumaria.



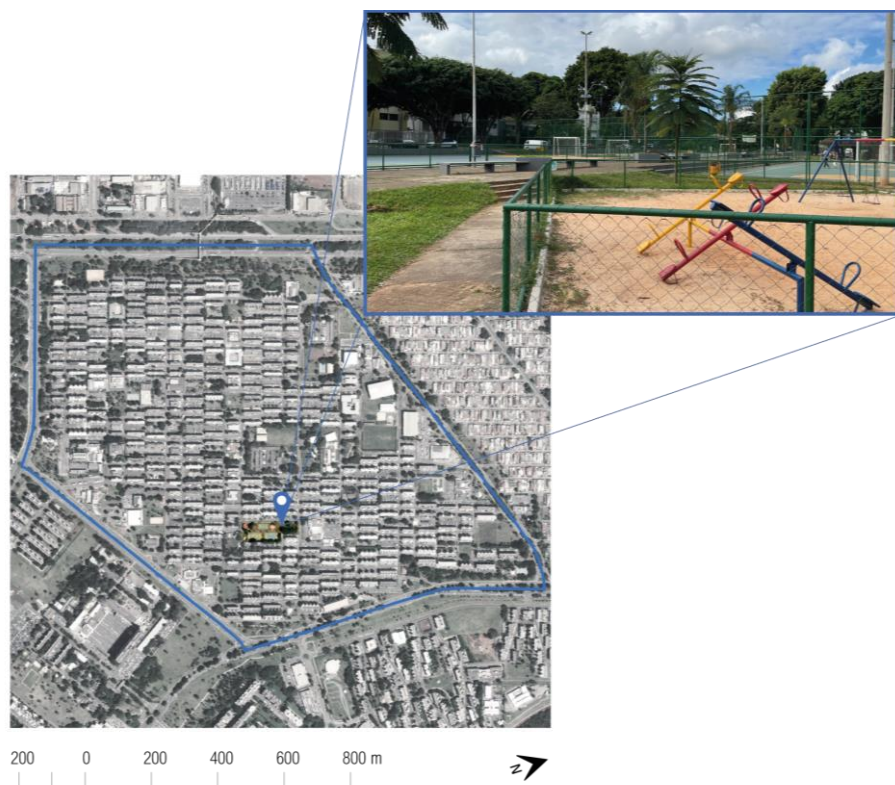
**Figura 161.** Mapa de localização do bloco de Comércio Local da Quadra 913.  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagem: GOOGLE STREET VIEW (2023).

Como exposto, o setor teve seus espaços públicos (pilotis e entorno) incorporados aos condomínios. Devido a isto, a acessibilidade e permeabilidade da proposta original foi prejudicada. Comumente, as áreas cercadas são utilizadas como estacionamentos de veículos privativos dos moradores. Além disso, com o gradeamento dos blocos e seu avanço sobre as áreas verdes, os espaços livres tornaram-se cada vez mais secos. Entretanto, ainda podem ser encontrados locais verdes e arborizados no Cruzeiro Novo. Os canteiros nos estacionamentos de algumas quadras amenizam a falta de vegetação.



**Figura 162.** Quadra com canteiro arborizado e quadra totalmente asfaltada.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Apesar da perda das áreas livres verdes e de espaços públicos para lazer e atividades de uso comunitário, o Cruzeiro Novo ainda conta com alternativas. Muitas regiões sem destinação específica no projeto serviram como local para muitas áreas de lazer e prática esportiva. Nas Quadras 1205 e 1303 existe um conjunto de três quadras poliesportivas e parquinho infantil construídos em 1997. O espaço é tradicionalmente utilizado para jogos de futebol, basquete e outras práticas (SOUZA, 2010).



**Figura 163.** Mapa de localização das três quadras poliesportivas (Quadras 1205 e 1303).  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagem: GOOGLE STREET VIEW (2023).

Além das três quadras, o Complexo Ginásio poliesportivo e o Estádio do Cruzeiro, implantados no Lote 2 Quadra 609, inicialmente destinados ao Clube Vizinhança, se mostram como um importante ponto de referência da cidade. Uma das mais antigas reivindicações da cidade, o Ginásio poliesportivo foi inaugurado em 25 de novembro de 2003. Próximo à divisa entre o Cruzeiro Novo e o Velho, a construção permaneceu parada por muitos anos. Após uma longa espera, os residentes do Cruzeiro finalmente puderam desfrutar do novo espaço durante as celebrações do 44º aniversário da cidade. Em 2009, o ginásio passou por uma renovação estrutural e abrigou diversos projetos esportivos e sociais para atender à comunidade local (SOUZA, 2010).

Já o Estádio do Cruzeiro foi inaugurado em 08 de agosto de 2004 no antigo "Barrão", ao lado da Feira Permanente. Conforme Souza (2010), o antigo campo de terra era um local tradicional dos jogos amadores da cidade. As partidas das ligas de futebol amador do Cruzeiro, testes de categorias de base de futebol e jogos profissionais são realizados neste pequeno estádio. Além do campo, há duas áreas de vestiário, torres de iluminação e sala embaixo das arquibancadas.





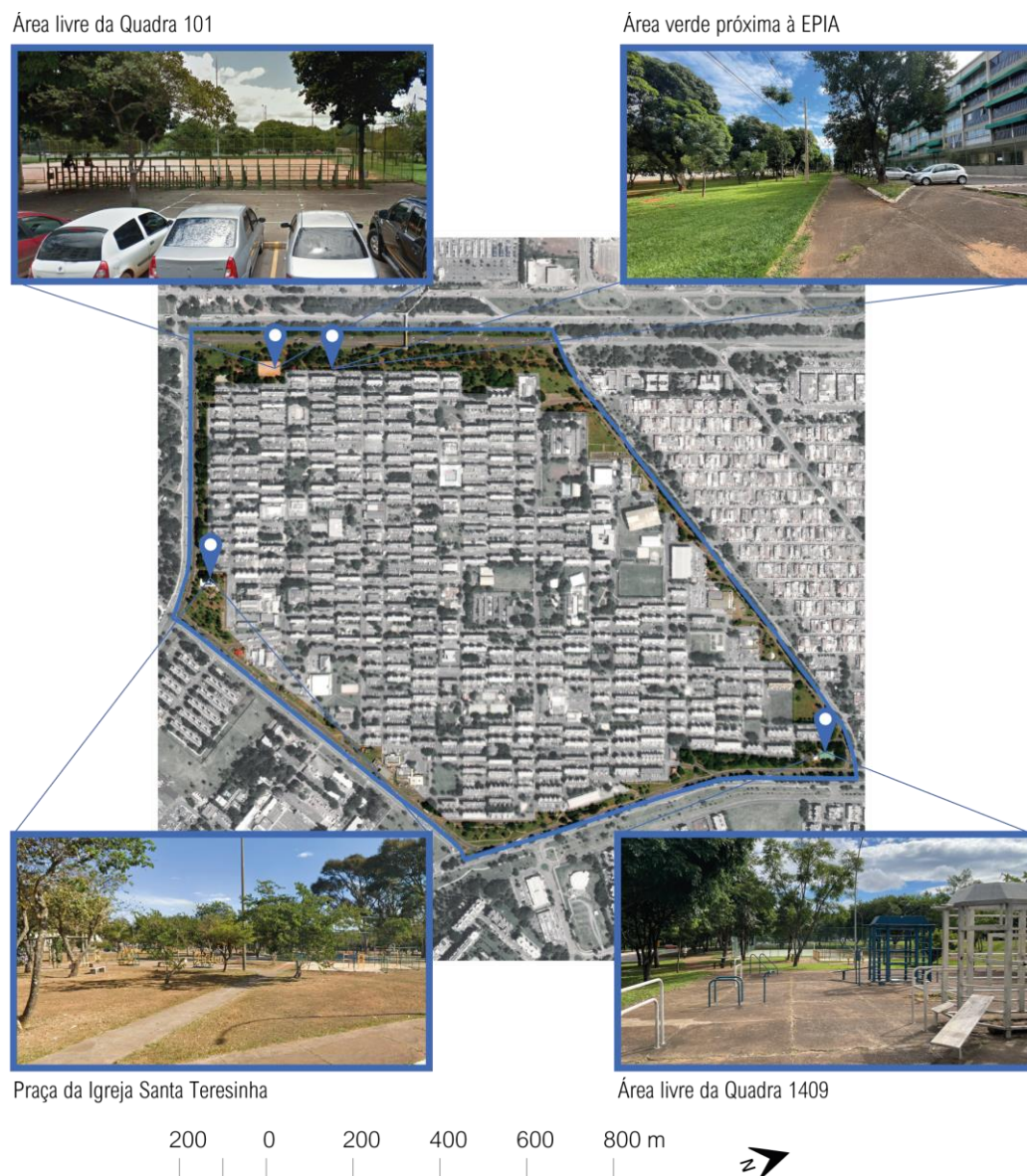
**Figura 164.** Mapa de localização do Ginásio do Cruzeiro (Quadra 609).  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagem: GOOGLE STREET VIEW (2023).



**Figura 165.** Mapa de localização do Estádio do Cruzeiro (Quadra 609).  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagem: GOOGLE STREET VIEW (2023).

Outras áreas podem ser destacadas como locais de lazer ao ar livre. A faixa ou cinturão verde que contorna o Cruzeiro Novo e margeia as vias de acesso ao setor é muito utilizada como área de passeio e prática de atividades físicas. Isso se deve à maior densidade de áreas verdes e arborizadas que garantem sombra e proporcionam uma ambientação bucólica.

Ao longo deste cinturão verde, foram implantados alguns pontos de atividades. Por exemplo, temos uma quadra poliesportiva, aparelhos de exercícios e jardins da Quadra 1409, às margens da via ECBS, popularmente conhecida como Avenida das Jaqueiras. Além dela, destacamos a praça da Igreja Santa Teresinha, que conta com uma estrutura de plateia em seu estacionamento, comumente utilizada nas encenações religiosas, um parquinho de areia e uma quadra de basquete. Por último, ainda citamos o conjunto de equipamentos esportivos e de lazer da Quadra 101, que, assim como as anteriores, contam com quadra poliesportiva, parque infantil, equipamento para exercícios físicos e quadra de areia com arquibancada.



**Figura 166.** Mapa do cinturão verde com os pontos citados.

Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagens: GOOGLE STREET VIEW (2023).

O Cruzeiro Novo também possui outros pontos importantes de referência. A Paróquia de Santa Teresinha é um deles. A instituição religiosa, locada no Lote 2 da Quadra 601, foi fundada em 06 de janeiro de 1975. Ao longo de seus anos, a paróquia promove diversos eventos, dentre eles, o mais tradicional é a festa junina. Comumente, a festa é realizada na última semana de maio e primeira de junho. A construção em alvenaria da igreja seria inaugurada em 1983. Uma outra celebração cultural de caráter religioso é a Via-Sacra, realizada nas ruas do Cruzeiro Novo ao entardecer da Sexta-Feira Santa desde o ano de 1986 (SOUZA, 2010).



**Figura 167.** Mapa de localização da Igreja Santa Teresinha (Quadra 601).  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagens: GOOGLE STREET VIEW (2023).

Outro ponto de referência é o Centro de Convivência do Idoso, edificado no Lote 2B da Quadra 807. Criado em 28 de dezembro de 1990 e administrado pela Associação dos Idosos do Cruzeiro, o centro é um local de encontro destinado aos idosos onde são promovidas atividades como festas, reuniões, convívios e jogos de salão (SOUZA, 2010).



**Figura 168.** Mapa de localização do Centro de Convivência do Idoso (Quadra 807).  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagens: GOOGLE STREET VIEW (2023).

Na área denominada neste trabalho como Centro de Atividades, localizado na Quadra 1501, nas imediações da via HCE 2, pouco foi seguido do proposto. Os lotes menores (1 a 4) destinados a equipamentos públicos não foram construídos. Órgãos públicos como a CEB, COTELB e EBCT não existem mais. O lote destinado ao restaurante do setor também nunca foi ocupado. Ademais, o lote destinado à delegacia encontra-se ocupado por um quiosque/boteco. O Lote 10 destinado inicialmente ao INPS, após a emissão da NGB 008/03, passa a atender aos usos comerciais de bens e serviços além do uso coletivo. Atualmente, o terreno é ocupado por uma edificação de três pavimentos e uso misto construída em 2008, com academia no térreo e apartamentos/quitinetes nos dois níveis superiores. Em sua frente, foi implantado um estacionamento com piso intertravado e cerca de 34 vagas para automóvel.

No edifício destinado ao cinema do Cruzeiro Novo são encontradas atividades muito distantes das originais e propostas para projeto local. Nele podemos identificar a presença de quitinetes, lanchonete, restaurante, bar, barbearia, oficina mecânica e distribuidora de gás. Somente em 2013, os comércios passaram a contar com estacionamentos formais.

Referente ao Lote 8 destinado ao mercado, as obras para o galpão se iniciaram no ano de 1980. Até aquele momento, os moradores do Cruzeiro Novo sofriam com a deficiência de comércio. A empresa pública federal Companhia Brasileira de Alimentos (Cobal) seria a primeira gestora do comércio. No momento presente, a estrutura é ocupada por uma das filiais da rede de supermercados Veneza.



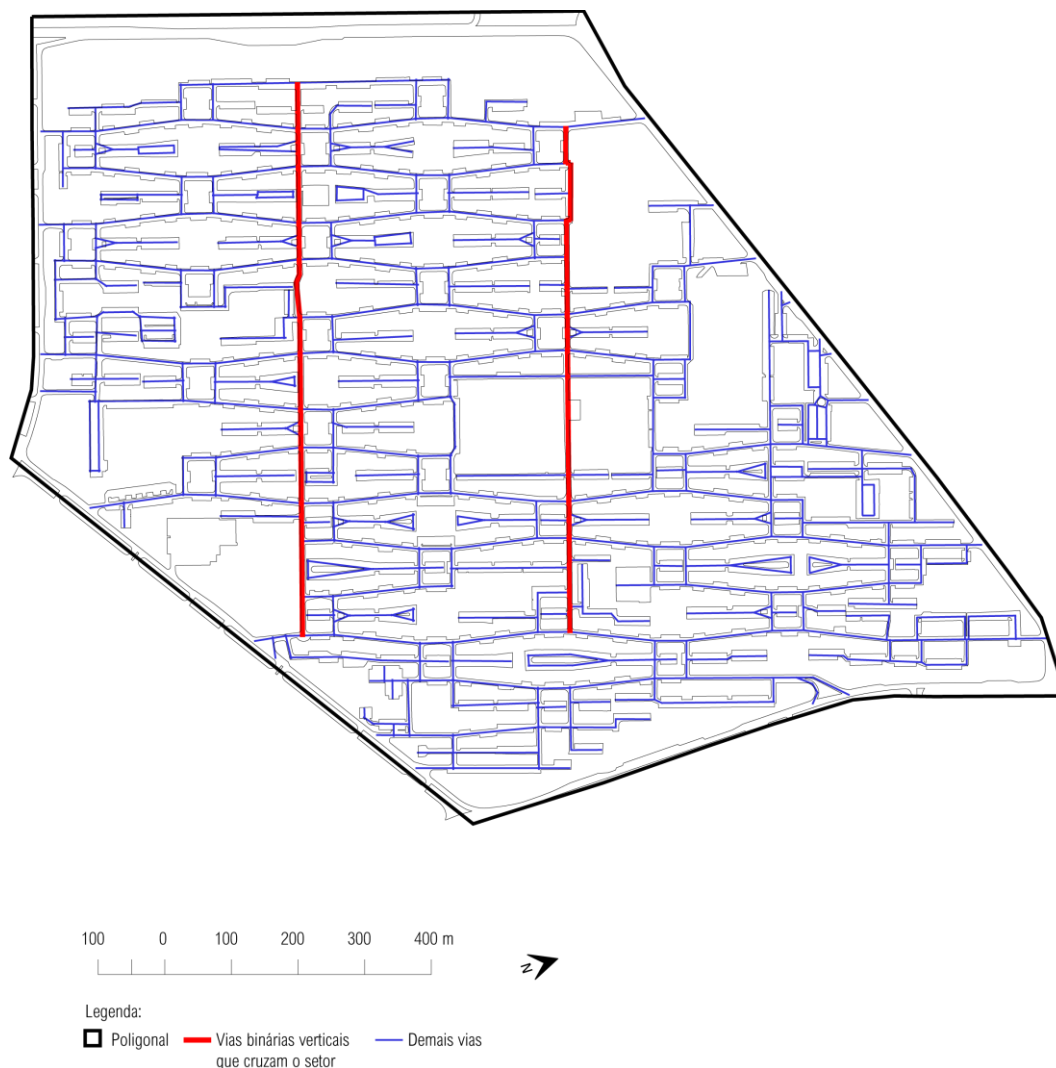
**Figura 169.** Mapa de localização do Centro de Atividades da Quadra 1501.  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor. Imagens: GOOGLE STREET VIEW (2023).

Mesmo não fazendo parte da RA-XI do Cruzeiro, o Terraço Shopping é o principal centro comercial e de lazer para a região do Cruzeiro, Sudoeste e adjacências. Localizado na Octogonal, o shopping foi inaugurado em novembro de 1999.



**Figura 170.** Terraço Shopping.  
Fonte: GOOGLE STREET VIEW (2023).

De certo modo, o SHCES consolida o sistema viário proposto no projeto registrado. Com parcelamento e traçado urbano diferenciado da concepção de superquadras do Plano Piloto, o Cruzeiro Novo apresenta um sistema viário em forma geométrica de losango, abrangendo as projeções residenciais em disposição escalonada ao longo dessa trama viária. Entretanto, sua estrutura de vias locais em um sistema ziguezague, somada à falta de cruzamentos que conectem com mais eficiência suas quadras, cria um fluxo labiríntico que não permite uma orientação adequada, e a apropriação desses espaços pelos seus usuários. Além disso, a homogeneidade dos blocos e a deficiência do tratamento dos espaços públicos agravariam essa condição. Posteriormente, em meados dos anos 1990, a adição das duas vias verticais, que cruzam o tecido urbano do Cruzeiro Novo, otimizaram a integração de seus espaços internos.



**Figura 171.** Mapa dos eixos viários do Cruzeiro Novo.  
Fonte: GEOPORTAL (2024) – Editado pelo autor.

Todavia, o problema observado na maioria das quadras é a condição dos passeios para os pedestres. O que se verificou foi o estrangulamento destes espaços, especialmente aqueles localizados no corredor viário entre quadras. O espaço urbano pouco qualificado, agravado pelo avanço de cercas e grades sobre as áreas públicas, a ocupação do mobiliário urbano (placas, postes de energia e de iluminação) em parte do passeio e a elevação das calçadas devido à localização da infraestrutura urbana, contribuíram para o prejuízo na acessibilidade. Com a erradicação dos pilotis livres, por vezes, os usuários são obrigados a dividir a via com os carros.





**Figura 172.** Quadra 707.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).



**Figura 173.** Obstáculo no passeio.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

As projeções residenciais implantadas de forma escalonada, em concordância à infraestrutura viária e calçadas, não permitiram a criação de estacionamentos suficientes para os moradores. Devido à falta de urbanização e de qualidade dos espaços livres no interior das quadras, gradualmente, essas áreas foram sendo ocupadas por bolsões de estacionamento.


As edificações residenciais do Cruzeiro Novo, constituídas de tipologia de quatro pavimentos sobre pilotis e distribuídas ao longo dessa trama viária losangular, mantém-se com o gabarito





originalmente estabelecido, contudo sem a livre circulação de pedestres no pavimento térreo (pilotis) como ditado pela proposta original.

Por mais que edificações não possuam valor patrimonial significativo, a diversidade de projetos para habitações coletivas construídas no Cruzeiro Novo reflete as tendências da produção de baixo custo características da segunda metade do século XX. A produção habitacional brasileira do período, principalmente a partir da década de 1970, ficou marcada por uma paisagem homogênea e uniforme. As edificações buscavam reproduzir os preceitos modernistas de forma econômica, mas para isso seria necessário padronizar os elementos construtivos e baratear os materiais aplicados.

Atualmente, o SHCES possui 324 blocos habitacionais construídos e cerca de 42 tipologias diferentes de edificações. Como citado no capítulo anterior, diversas empreiteiras e imobiliárias foram responsáveis pela construção das habitações coletivas do Cruzeiro Novo, o que se refletiu nas variedades de propostas encontradas. De modo geral, são edifícios estruturados em concreto armado e fechados em alvenaria. Em alguns modelos, foram empregados cobogós como alternativa de vedação a fim de que não se prejudicasse a entrada da luz e ventilação natural nos apartamentos. Conforme a implantação das projeções, as fachadas frontais e posteriores dos blocos se voltam à Leste e Oeste, portanto, são expostas a maiores incidências solares durante todo o dia. O pano de vidro, típico da arquitetura moderna, por seu alto custo, não foi empregado. Em seu lugar, optou-se por modelos de janelas metálicas menores. Entretanto, nas décadas mais recentes, devido à degradação do material pelo tempo, a maioria das janelas dos blocos de apartamento foi substituída por vedações em vidros escuros fumê estruturadas em alumínio. A seguir, a Tabela 3 ilustra, enumera e endereça as 42 tipologias de edificações encontradas no Cruzeiro Novo.









**Tabela 3.** Tipologias de blocos do Cruzeiro Novo.  
 Fonte: Elaborado pelo autor (2024).  
 Imagens: Google Street View (2022).

TIPO	QTDE	ENDEREÇO	IMAGEM
01 ██████████	80	Q 101 BL B; Q 501 BL C;	
		Q 101 BL C; Q 501 BL B;	
		Q 105 BL A; Q 505 BL A;	
		Q 105 BL B; Q 505 BL B;	
		Q 203 BL A; Q 505 BL D;	
		Q 203 BL B; Q 505 BL E;	
		Q 203 BL C; Q 509 BL A;	
		Q 203 BL D; Q 509 BL B;	
		Q 203 BL E; Q 509 BL D;	
		Q 203 BL F; Q 509 BL E;	
		Q 203 BL G; Q 509 BL G;	
		Q 203 BL H; Q 509 BL H;	
		Q 301 BL B; Q 601 BL C;	
		Q 301 BL C; Q 601 BL D;	
		Q 301 BL E; Q 605 BL A;	
		Q 301 BL F; Q 605 BL B;	
		Q 305 BL A; Q 605 BL C;	
		Q 305 BL B; Q 605 BL D;	
		Q 305 BL F; Q 605 BL E;	
		Q 305 BL G; Q 605 BL F;	
		Q 305 BL I; Q 609 BL A;	
		Q 305 BL J; Q 609 BL B;	
		Q 309 BL D; Q 609 BL C;	
		Q 309 BL E; Q 609 BL D;	
		Q 403 BL A; Q 703 BL A;	
		Q 403 BL B; Q 703 BL B;	
		Q 403 BL C; Q 703 BL D;	

<p style="text-align: center;">01</p> 	<p style="text-align: center;">80</p>	<p>Q 403 BL D; Q 703 BL E;  Q 403 BL E; Q 703 BL F;  Q 403 BL F; Q 703 BL G;  Q 403 BL G; Q 703 BL I;  Q 403 BL H; Q 703 BL J;  Q 407 BL A; Q 707 BL A;  Q 407 BL B; Q 707 BL B;  Q 407 BL C; Q 707 BL D;  Q 407 BL D; Q 707 BL E;  Q 407 BL E; Q 801 BL A;  Q 407 BL F; Q 801 BL B;  Q 407 BL G; Q 805 BL A;  Q 407 BL H; Q 805 BL B.</p>	
<p style="text-align: center;">02</p> 	<p style="text-align: center;">52</p>	<p>Q 913 BL A; Q 1205 BL A;  Q 913 BL B; Q 1205 BL B;  Q 913 BL D; Q 1205 BL D;  Q 913 BL E; Q 1205 BL E;  Q 909 BL D; Q 1209 BL F;  Q 909 BL E; Q 1209 BL G;  Q 807 BL A; Q 1209 BL I;  Q 807 BL B; Q 1209 BL J;  Q 1105 BL C; Q 1311 BL A;  Q 1105 BL D; Q 1311 BL B;  Q 1105 BL E; Q 1303 BL A;  Q 1105 BL F; Q 1303 BL B;  Q 1105 BL G; Q 1303 BL C;  Q 1105 BL H; Q 1303 BL D;  Q 1109 BL A; Q 1303 BL E;  Q 1109 BL B; Q 1303 BL F;</p>	

		<p>Q 1109 BL C; Q 1307 BL A;  Q 1109 BL D; Q 1307 BL B;  Q 1109 BL E; Q 1307 BL C;  Q 1109 BL F; Q 1307 BL D;  Q 1109 BL G; Q 1401 BL B;  Q 1109 BL H; Q 1405 BL A;  Q 1201 BL B; Q 1405 BL B;  Q 1201 BL C; Q 1405 BL D;  Q 1201 BL E; Q 1405 BL E;  Q 1201 BL F; Q 1405 BL J.</p>	
03 [REDACTED]	38	<p>Q 303 BL A; Q 905 BL H;  Q 303 BL B; Q 907 BL A;  Q 307 BL A; Q 907 BL B;  Q 309 BL F; Q 607 BL A;  Q 409 BL A; Q 607 BL B;  Q 409 BL B; Q 705 BL A;  Q 511 BL A; Q 705 BL B;  Q 511 BL B; Q 707 BL C;  Q 503 BL A; Q 709 BL A;  Q 507 BL A; Q 709 BL B;  Q 507 BL B; Q 809 BL B;  Q 509 BL F; Q 1201 BL A;  Q 509 BL C; Q 1201 BL D;  Q 913 BL C; Q 1203 BL A;  Q 903 BL A; Q 1203 BL B;  Q 903 BL B; Q 1301 BL A;  Q 905 BL C; Q 1301 BL B;  Q 905 BL D; Q 1403 BL A;  Q 905 BL E; Q 1403 BL B.</p>	

<p>04</p> 	<p>22</p>	<p>Q 911 BL A; Q 1209 BL A;  Q 911 BL B; Q 1209 BL B;  Q 913 BL F; Q 1209 BL C;  Q 809 BL A; Q 1209 BL H;  Q 1111 BL A; Q 1305 BL A;  Q 1111 BL B; Q 1305 BL B;  Q 1211 BL A; Q 1309 BL A;  Q 1211 BL B; Q 1309 BL B;  Q 1205 BL C; Q 1405 BL C;  Q 1207 BL A; Q 1407 BL B;  Q 1207 BL B; Q 1407 BL A.</p>	
<p>05</p> 	<p>18</p>	<p>Q 105 BL D; Q 305 BL E;  Q 105 BL E; Q 309 BL A;  Q 207 BL A; Q 309 BL B;  Q 207 BL B; Q 1405 BL F;  Q 207 BL C; Q 1405 BL G;  Q 207 BL D; Q 1405 BL I;  Q 207 BL E; Q 1501 BL A;  Q 207 BL F; Q 1501 BL B;  Q 305 BL D; Q 1505 BL A.</p>	
<p>06</p> 	<p>15</p>	<p>Q 105 BL C; Q 603 BL B;  Q 205 BL A; Q 701 BL B;  Q 205 BL B; Q 701 BL A;  Q 305 BL C; Q 703 BL C;  Q 305 BL H; Q 703 BL H;  Q 405 BL A; Q 803 BL A;  Q 405 BL B; Q 803 BL B.  Q 505 BL C;</p>	


<p>07</p> 	<p>14</p>	<p>Q 905 BL A; Q 801 BL D;                  Q 905 BL B; Q 805 BL C;                  Q 905 BL F; Q 805 BL D;                  Q 905 BL G; Q 1101 BL A;                  Q 905 BL I; Q 1101 BL B;                  Q 905 BL J; Q 1105 BL A;                  Q 801 BL C; Q 1105 BL B.</p>	
<p>08</p> 	<p>10</p>	<p>Q 101 BL A; Q 301 BL A;                  Q 103 BL A; Q 301 BL D;                  Q 103 BL B; Q 401 BL A;                  Q 201 BL A; Q 401 BL B;                  Q 201 BL B; Q 501 BL A.</p>	
<p>09</p> 	<p>08</p>	<p>Q 107 BL A; Q 309 BL C;                  Q 107 BL B; Q 1405 BL H;                  Q 209 BL A; Q 1503 BL A;                  Q 209 BL B; Q 1503 BL B.</p>	
<p>10</p> 	<p>07</p>	<p>Q 1311 BL F; Q 1505 BL D;                  Q 1311 BL I; Q 1505 BL G;                  Q 1409 BL C; Q 1603 BL E.                  Q 1505 BL B;</p>	

<p>11</p> 	05	Q 501 BL E; Q 711 BL D; Q 711 BL E;	Q 1307 BL F; Q 1603 BL A.	
<p>12</p> 	05	Q 1103 BL A; Q 1103 BL B; Q 1107 BL A;	Q 1107 BL B; Q 1401 BL A.	
<p>13</p> 	04	Q 207 BL I; Q 605 BL H;	Q 605 BL I; Q 1311 BL J.	
<p>14</p> 	04	Q 1113 BL A; Q 1113 BL B;	Q 1209 BL D; Q 1209 BL E.	













<p>15</p> 	<p>03</p>	<p>Q 601 BL B; Q 711 BL B; Q 711 BL C.</p>	
<p>16</p> 	<p>03</p>	<p>Q 601 BL F; Q 1307 BL G; Q 1409 BL J.</p>	
<p>17</p> 	<p>03</p>	<p>Q 1409 BL D; Q 1501 BL E; Q 1603 BL B.</p>	
<p>18</p> 	<p>02</p>	<p>Q 611 BL A; Q 611 BL B.</p>	
<p>19</p> 	<p>02</p>	<p>Q 105 BL F; Q 207 BL H.</p>	

<p>20</p> 	02	Q 1601 BL A; Q 1601 BL B.	
<p>21</p> 	02	Q 1113 BL D; Q 1409 BL B.	
<p>22</p> 	02	Q 1311 BL H; Q 1409 BL I.	
<p>23</p> 	02	Q 1505 BL E; Q 1505 BL H.	

<p>24</p> 	02	Q 105 BL J; Q 109 BL A.	
<p>25</p> 	01	Q 711 BL A	
<p>26</p> 	01	Q 601 BL A	
<p>27</p> 	01	Q 105 BL G	

<p>28</p> 	<p>01</p>	<p>Q 105 BL H</p>	
<p>29</p> 	<p>01</p>	<p>Q 105 BL I</p>	
<p>30</p> 	<p>01</p>	<p>Q 1401 BL C</p>	
<p>31</p> 	<p>01</p>	<p>Q 1603 BL F</p>	
<p>32</p> 	<p>01</p>	<p>Q 1409 BL E</p>	

<p>33</p> 	01	Q 913 BL H	
<p>34</p> 	01	Q 1113 BL C	
<p>35</p> 	01	Q 1311 BL E	
<p>36</p> 	01	Q 1409 BL F	
<p>37</p> 	01	Q 1409 BL G	

<p>38</p> 	<p>01</p>	<p>Q 1501 BL</p>	
<p>39</p> 	<p>01</p>	<p>Q 1505 BL C</p>	
<p>40</p> 	<p>01</p>	<p>Q 1603 BL D</p>	
<p>41</p> 	<p>01</p>	<p>Q 909 BL A</p>	

42 	01	Q 1311 BL G	
---	----	-------------	--

Em geral, os apartamentos variam de 40,00 a 70,00 m<sup>2</sup>. Majoritariamente, os apartamentos do Cruzeiro Novo contam com dois a três quartos, uma sala de estar/jantar, uma cozinha/área de serviço e um banheiro, típica tripartição burguesa<sup>23</sup>. Em certos exemplares podem ser encontrados acessos, banheiros e quartos de serviço. Ademais, alguns edifícios contam com o apartamento do zelador, aproximadamente de 30,00 a 50,00 m<sup>2</sup>, locado no pavimento térreo<sup>24</sup>. Atualmente, devido à desocupação do espaço e terceirização do serviço, em alguns casos, essas dependências são alugadas pelos condomínios.

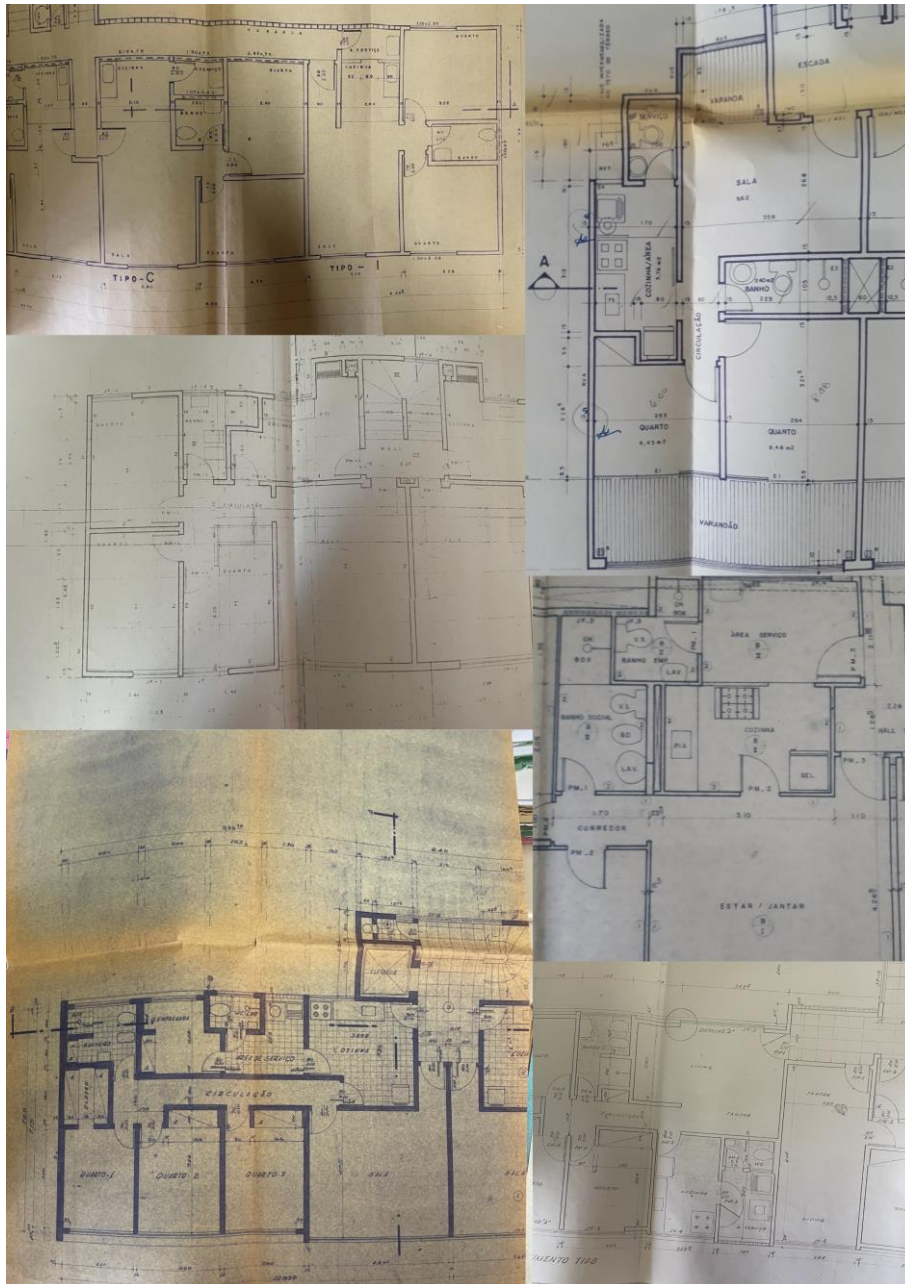
Nos últimos anos, os edifícios estão sendo reformados com o objetivo de renovar as fachadas degradadas pelo tempo e pela baixa qualidade dos materiais utilizados na construção.

---

23 “Conceito originário das características presentes nas casas da classe burguesa após a Revolução Industrial. Uma nova classe social no cenário urbano, tendo a cidade como seu habitat e cuja moradia apresentava características peculiares, dentre elas a setorização funcional em três áreas distintas: social, íntima e de serviço – a tripartição burguesa.” (VIANA; TREVISAN, 2016, p.12).

24 Vale acrescentar que o estabelecimento de ambientes e acessos de serviço segregados, baseado em uma diferenciação fundamental entre servidores e habitantes, está vigorosamente enraizada na estrutura social do morar brasileiro. Seria um modo de estabelecimento de status social e diferenciação de classes herdada desde o período colonial.

Alteram-se janelas, elevadores são anexados e fachadas são pintadas ou revestidas em pastilhas cerâmicas.



**Figura 174.** Plantas de apartamentos do Cruzeiro Novo.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2022).





**Figura 175.** Reforma de fachada.  
Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

### Considerações

Ao longo deste capítulo, o Cruzeiro Novo foi destrinchado desde sua ideia até sua consolidação. Como observado, as alterações de projeto respondem às inadequações de propostas e intenções destinadas ao núcleo urbano. Mas além do descompasso entre projeto e as reais necessidades da população, a falta de urbanidade e infraestrutura, corroborada por uma gestão administrativa deficitária, obrigou os moradores a moldarem o setor de acordo com suas demandas e necessidades.

A análise sobre a forma urbana do Cruzeiro Novo e regiões vizinhas revelou que as configurações espaciais retratadas espelham uma mesma intenção social. Esses setores exibem características singulares que influenciaram em suas dinâmicas sociais. No Cruzeiro Novo, foi possível observar que nos espaços mais internos há uma limitação na visibilidade devido à disposição dos edifícios, que restringem os deslocamentos e preservam a vida social interna.

Em relação ao projeto urbanístico, o que mais gerou inconsistência com a realidade foi a implantação de estacionamentos nas áreas internas, ou “quintais comuns”, das quadras habitacionais. Como foi ressaltado nesta pesquisa, o número de vagas era incompatível com o número de habitantes, o perfil econômico do futuro morador e com a compreensão de o bairro estar inserido em uma cidade criada sobre os preceitos rodoviaristas. Ao contrário das Superquadras, que contam com garagens subterrâneas, o custo barateado das obras e sua

destinação popular não permitiu essa alternativa. Enxerga-se que assim como sugerido para as Quadras Econômicas de Lucio Costa, o morador que melhorasse de condições financeiras não permaneceria no local. Entretanto, com a apreciação das áreas mais centrais ao Plano Piloto e pelas facilidades dessa proximidade, o imóvel se transformaria em um bem relevante e de maior valor econômico. Desse modo, com o aumento da renda dos moradores ao longo dos anos, o perfil inicialmente previsto para o bairro não seria mais o mesmo. Com a possibilidade da aquisição de automóveis, os espaços de estacionamento tornam-se necessidades. Além deles, o cercamento das áreas públicas e sua apropriação pelos blocos “condomínializados” reduziria ainda mais a qualidade dos espaços livres comuns e distanciaria a realidade do projeto.

Por outro lado, nem toda alteração traria esse aspecto de precariedade. Com ocupação ainda incompleta, as áreas vagas distribuídas no setor garantiram a manutenção de um sistema de espaços livre funcional e de usufruto comum a todos. Além disso, a implantação das vias verticais de cruzamento daria mais acesso e integração a diferentes quadras. Em adição, os conjuntos de comércio em pontos específicos do Cruzeiro Novo resultariam na criação de novas centralidades locais.

Isto posto, podemos concluir que por mais que o projeto urbanístico e sua consolidação tenham sido defeituosos, seu traçado ordenador e sua forma urbana se mantiveram coerentes desde sua origem em 1966. Mesmo após décadas de adequação ao contexto vigente e declínio da paisagem planejada, o tecido urbano do Cruzeiro Novo permanece estruturado. Esse estado se deve, possivelmente, à rigidez da forma e da malha na qual se insere, impedindo a emenda de outros moldes.



**ATENÇÃO**

**ESTE CONDOMÍNIO  
É MONITORADO  
POR CÂMERAS  
24 HORAS**

**Considerações finais**

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Ao explorar a trajetória de desenvolvimento e consolidação do Cruzeiro Novo, se aprofundando sobre os fundamentos que lhe deram origem e examinando seu desenho urbano, a pesquisa alcançou seu objetivo de expandir os estudos sobre habitação no Plano Piloto de Brasília. Apesar de ter sido concebida como uma região residencial baseada nos princípios modernistas da capital, o setor seguiu seu próprio caminho. A evolução do bairro englobou diversas transformações desde a concepção de seu projeto até o cercamento das áreas públicas. Como morador, a tentativa crítica de revisão e desconstrução da imagem do setor mostrou-se desafiadora. O Cruzeiro Novo se consolidou em meio às contradições e inadequações do projeto com seu usuário. Como resultado dessa inconsistência, observamos um núcleo carente em qualidades urbanas.

A influência dos paradigmas universalizantes do Movimento Moderno e a produção dos conjuntos habitacionais no Brasil, durante a primeira metade do século XX, moldaram o modo de habitar singular do Plano Piloto. A intenção de Lucio Costa era conceber uma cidade que atendesse às demandas e à dinâmica próprias do proletário brasileiro. Para isso, a função do habitar tornou-se um aspecto fundamental na configuração do espaço projetado, adequado ao modo de vida do usuário. Mesmo que o projeto para o Cruzeiro Novo tenha concebido uma estrutura heterogênea às Superquadras de Brasília, os fundamentos modernistas para capital foram reciclados: pilotis livres, interior de quadra comum aos moradores e protegida do tráfego de veículos. Entretanto, como percebemos no decorrer do processo de desenvolvimento do território, essas intenções não foram completamente absorvidas pelo setor. Ao revisitar a memória urbana do Cruzeiro Novo, foi possível reconhecer os indícios sobre os principais motivos e consequências das alterações do espaço.

Após a definição dos limites físico-territoriais do Plano Piloto, conforme o Decreto distrital nº 10.829/87, o Cruzeiro foi incluído no Conjunto Urbanístico de Brasília (CUB). Mesmo o bairro sendo um setor habitacional dentro da estrutura urbana do Plano Piloto, a escala residencial, compreendida e definida posteriormente à concepção da capital, não o reconheceu, de forma explícita, com esta classificação. Ao fim, a escala residencial acabou se restringindo, conforme “Brasília Revisitada” e normativos posteriores, aos setores originais presentes no Relatório do Plano Piloto. O CUB foi reconhecido como um conjunto diversificado em termos de sua forma, tempo e importância para a história do urbanismo mundial.

Além do plano inicial idealizado por Lucio Costa, o CUB abrange as áreas com menor impacto urbanístico, de temporalidade diferente e de relevância secundária na composição da paisagem urbana. E neste grupo, o Cruzeiro se encaixa. Como verificado, seus setores foram

caracterizados como áreas de manutenção do cenário urbanístico da capital. A preservação das áreas como o Cruzeiro, com alta ocupação e diferente tecido urbano, visaria assegurar a conservação e proteção da proposta original de Lucio Costa de modo a manter a autenticidade urbana da capital e seus atributos.

O projeto urbanístico do Cruzeiro Novo se baseou na ideia de habitação econômica coletiva. Sobre seu caráter econômico, a pesquisa se debruçou nos projetos brasileiros de moradia decorrentes do século XX a fim de identificar os fundamentos que permaneceram na concepção do setor habitacional. Deste modo, observamos a intenção projetual de desenvolver um bairro fundamentado em uma proposta de execução simples e com infraestrutura de baixo custo. Além dos temas ligados ao financiamento e concretização do projeto, constatamos, em sua primeira planta geral, a intenção de reprodução seriada das quadras losangulares para a sua ampliação. Essa estratégia se relaciona às produções do BNH, que na mesma época, davam prioridade a esse tipo de empreendimento padronizado, baseado em uma política de redução dos custos de construção, celeridade para entrega e paisagem uniforme.

Retomar o contexto histórico do Cruzeiro viabilizou um entendimento mais distinto sobre seu processo de consolidação urbana. No caso do SHCES, este desenvolvimento também fez parte da fundação da capital federal, assim, detendo um importante valor como ente do conjunto urbano projetado para Brasília. Habitar em uma terra ainda em construção foi um desafio para os pioneiros da cidade. Assim, contemplar a história através da vivência e luta da população por reconhecimento de suas demandas e necessidades, trouxe uma perspectiva mais compreensiva sobre o significado de cada alteração que foi feita no território.

Como constatamos, por não ter uma gestão autônoma, o Cruzeiro foi sujeitado ao descaso das autoridades do Plano Piloto. Os problemas de infraestrutura e urbanização eram dificilmente solucionados. Muitas áreas vazias de grande extensão, matagal alto, falta de comércio, praças e espaços de lazer durante suas duas primeiras décadas transformaram o setor, cada vez mais, em um território precário e inadequado para habitação. Mesmo com o crescimento populacional, as solicitações dos residentes foram sistematicamente negligenciadas e arquivadas pelos governos. Para corroborar com este contexto, se instaurou um sentimento de insegurança diante a ausência completa de policiamento no bairro. Como resultado de uma urbanização incompleta e sem direcionamento do poder executivo, os espaços urbanos do Cruzeiro Novo sofreram alterações de difícil reversibilidade.

Com a falta de qualificação dos espaços livres no interior das quadras, a comunidade passou a ocupar as áreas vazias, adequando-as, além das intenções de projeto, de acordo com suas demandas e necessidades. O projeto original previa poucas áreas destinadas a estacionamento devido ao perfil de renda econômica da população. Entretanto, ao longo dos anos, com a progressão de renda dos moradores, o número reduzido de vagas se tornou mais evidente. Isto demonstrou uma das inadequações da proposta. Inserida em um contexto de cidade rodoviária, os carros não tinham espaço. Esta decisão de projeto também é indício da intenção de privilegiar o pedestre e sua circulação dentro da cidade. Em suma, os estacionamentos internos às quadras acabaram se consolidando e as grades começaram a cercar os pátios e áreas públicas. Assim, onde antes estavam situados os espaços livres, verdes, de lazer e convívio, hoje deram lugar aos carros e ao asfalto.

Como ressaltado, a violência urbana é um fator importante para a gestão dos espaços da cidade. A preocupação com a segurança aumentou com os anos de esquecimento do Cruzeiro por parte das sucessivas administrações do Plano Piloto. Para segurança doméstica, comercial e institucional, os muros e grades se apresentam como alternativas de proteção. Por outro lado, estes mesmos muros e grades esvaziaram os espaços públicos. Sem o usuário, essas regiões perderam sua função. Neste ciclo, somado a sensação de insegurança e a desqualificação das áreas comuns do setor, os espaços privativos e protegidos ganharam valor. Desse modo, as concepções de público e privado no Cruzeiro Novo foram alteradas e as grades e condomínios foram instaurados. Contudo, em decorrência, outros problemas como interrupções nas calçadas, bloqueios de passagens entre prédios, falta de acessibilidade e ausência de coesão paisagística começaram a surgir.

Os embates entre as entidades de preservação do patrimônio urbanístico do Plano Piloto e os moradores dos blocos residenciais do Cruzeiro que iniciaram em 1993 tiveram fim em 2017 com os tribunais superiores decidindo pela retirada das grades. Entretanto, o PPCUB, projeto de lei a ser aprovado pela Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF), propõe a regulamentação do gradeamento dos blocos do Cruzeiro Novo. Enxergamos a iniciativa como uma aceitação do estado consolidado das grades na cidade e sua difícil reversibilidade visto que se tornou, de certo modo, um elemento construtivo característico do bairro. Todavia, a regulamentação ficou condicionada à elaboração de um projeto de requalificação urbana que revitalizasse os espaços livres públicos restantes de modo a reduzir o impacto da ocupação do chão livre pelas grades e qualificar o ambiente e a vida urbana do setor. O projeto também ficaria sujeito à aprovação do órgão de preservação federal.

Outro fator importante foi a valoração dos componentes de preservação definidos pelo projeto do PPCUB. Com base nos estudos prévios realizados pela SEDUH, os territórios de preservação foram valorados de acordo com seu histórico, forma e paisagem urbana. Referente ao Cruzeiro Novo, apenas a paisagem urbana recebeu menor valor. Os aspectos da forma urbana e históricos do setor, destrinchados neste trabalho, reafirmaram sua maior valoração. Porém, a gestão incoerente dos espaços urbanos e o caráter complementar de preservação da área, contribuíram para a redução da relevância paisagística do Cruzeiro Novo. Como citado anteriormente, muitos espaços públicos acessíveis e de livre circulação, previstos no projeto original do setor, foram transformados em estacionamentos e ocupados por grades.

O trabalho também analisou o lugar sobre seus aspectos de projeto e sobre seu desempenho morfológico a partir da ótica socioespacial. O Cruzeiro e demais áreas residenciais integrantes do CUB foram estudados, comparativamente, identificando os padrões sociais presentes em diferentes configurações urbanas. Como resultado, constatamos que a densidade e distribuição dos blocos do Cruzeiro Novo inibem o acesso de usuários externos ao espaço. Além disso, a estrutura urbana incentiva as atividades locais voltadas aos moradores. Relativo à sua forma urbana, foi possível reconhecer que a manutenção do traçado ordenador lhe torna singular dentro do Conjunto Urbanístico de Brasília. Desse modo, seu parcelamento representa parte dos componentes ainda passíveis de preservação do bairro, visto que, mesmo ao longo de anos de alterações, a estrutura permanece estável. A provável causa dessa conservação seria a rigidez da malha losangular e distribuição das projeções e parcelamentos que inibem mudanças drásticas no tecido.

A habitação, uma das mais importantes funções urbanísticas de acordo com “A Carta de Atenas”, serviria de base para a estruturação do sistema viário, de espaços livres e de integração com outros setores. Em Brasília, as funções residenciais estavam intimamente ligadas à lógica rodoviária. Relativo às questões que envolvem o sistema viário do setor econômico, sua malha homogênea, com muitos entroncamentos e poucos cruzamentos, indicou um fluxo fragmentado com pouca integração. A partir da inclusão de vias verticais de cruzamento, estes problemas foram reduzidos. No entanto, observamos que a expansão das áreas asfaltadas para veículos teve reflexo sobre a movimentação dos pedestres dentro do bairro. Com os leitos carroçáveis tão próximos aos blocos habitacionais, a circulação livre tornou-se insegura, principalmente às crianças. Em perspectiva, isso teria corroborado ainda mais à consolidação dos cercamentos.

Os esforços das normativas de preservação aplicados tanto ao Plano Piloto quanto ao Cruzeiro focam nos aspectos materiais e formais do patrimônio urbanístico. Ainda que os fatores históricos sejam considerados, os bens imateriais, especialmente ligados à produção cultural da capital, não são contemplados na valoração e salvaguarda do patrimônio presente nas portarias, estudos e projetos de lei para a cidade. No caso do Cruzeiro, a ARUC é reconhecida localmente como bem imaterial, porém ela não se apresenta como elemento nos textos de preservação do conjunto urbanístico. Além da associação, o bairro foi palco formador de outros movimentos culturais como a QUAST (Quadrilha do Arraiá de Santa Teresinha), a Galeria Cruzeiro-Eixo e o Grupo Pellinsky de Dança (SOUZA, 2010). Entende-se que a imaterialidade que surge concomitante à construção da cidade é um aspecto importante da sua formação e que vai além da paisagem e do desenho urbano. A partir de uma perspectiva mais global do patrimônio urbano da cidade, além dos bem material, o patrimônio imaterial do Cruzeiro tem relevância, mesmo em vista o pouco tempo de existência da capital.

Em conclusão, este estudo não tem a pretensão de encerrar ou esvaziar qualquer discussão acerca do gradeamento ou outra alteração que o Cruzeiro Novo tenha sofrido ao longo de suas décadas de existência. Contido em seus 123 hectares, o setor ainda possui muitos campos a serem explorados. A intenção foi apresentar o Cruzeiro, em especial o Cruzeiro Novo, a partir de uma condição de destaque e protagonismo em relação ao Plano Piloto de Brasília. Além disso, visou-se corroborar com os estudos habitacionais descentralizados dos eixos originais do Plano com o propósito de expandir o entendimento histórico e urbano do conjunto. As críticas, avaliações e julgamentos aqui dissertados não são absolutos e definidores. Portanto, este projeto expôs parte das diversas facetas que envolvem a concepção do bairro a partir da ambivalência das visões de um arquiteto e morador nativo.





## Referências bibliográficas

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

ARAÚJO, R. G. de. **Cinquenta anos do mobiliário urbano de transporte público em Brasília**. 2010. 263 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2010. Disponível em: [http://icts.unb.br/jspui/bitstream/10482/14251/1/2010\\_RobertoGon%c3%a7alvesdeAra%c3%bajo.pdf](http://icts.unb.br/jspui/bitstream/10482/14251/1/2010_RobertoGon%c3%a7alvesdeAra%c3%bajo.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

ARPDF. **Praça do Cruzeiro**: A praça que tudo testemunhou. Brasília: Arquivo Público do Distrito Federal, 2024. Disponível em: <https://www.arquivopublico.df.gov.br/praca-do-cruzeiro/>. Acesso em: 2 mar. 2024.

ARUC. **Estatuto da Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro - ARUC**. Brasília: Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro, 2022. Disponível em: <https://unidosdocruzeiro.blogspot.com/p/estatuto.html>. Acesso em: 5 mar. 2024

BASTOS, M. A. J.; ZEIN, R. V. **Brasil**: arquiteturas após 1950. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2010.

BONDUKI, N. **Os pioneiros da habitação social**: Cem anos de política pública no Brasil - Volume 1. 1. ed., p. 400. São Paulo: Editora Unesp, 2014.

BRANDÃO, C. R. Cultura, Educação e Interação: observações sobre ritos de convivência e experiências que aspiram torná-las educativas In: BRANDÃO, C. R. *et al.* **O difícil espelho**: limites e possibilidades de uma experiência de cultura e educação. Rio de Janeiro: IPHAN, 1996.

BRANDÃO, V. B. **Brasília, a cidade patrimônio e sua escala residencial**: preservar o quê? E por quê? 2013. 450 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2013. Disponível em: [http://icts.unb.br/jspui/bitstream/10482/14778/1/2013\\_VeraBonnaBrandao.pdf](http://icts.unb.br/jspui/bitstream/10482/14778/1/2013_VeraBonnaBrandao.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Brasil, 6 dez. 1937. Disponível em: <https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=DEL&numero=25&ano=1937&ato=b510zZE90djpXT3c7>. Acesso em: 31 dez. 2023.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 3.751, de 13 de abril de 1960**. Dispõe sobre a organização administrativa do Distrito Federal. Brasil, 13 abr. 1960. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l3751.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3751.htm). Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei nº 302, de 28 de fevereiro de 1967**. Revoga o Decreto-Lei nº 137, de 2 de fevereiro de 1967, dispõe sobre a política de consolidação do Distrito Federal; cria a Coordenação do Desenvolvimento de Brasília (CODEBRÁS), extingue o Grupo de Trabalho de Brasília (GTB), e dá outras providências. Brasil, 28 fev. 1967. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1965-1988/del0302.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del0302.htm). Acesso em: 6 mar. 2024.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 5.861, de 12 de dezembro de 1972**. Autoriza o desmembramento da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP, mediante alteração de seu objeto e constituição da Companhia Imobiliária de Brasília - TERRACAP, e dá outras providências. Brasil, 12 dez. 1972. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l5861.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5861.htm). Acesso em: 6 mar. 2024.

\_\_\_\_\_. **Constituição da República Federal do Brasil de 1988**. Brasil, 5 out. 1988. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 2 jan. 2024.

BRUAND, Y. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 1981.

CALDEIRA, T. P. do R. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2003.

CAPUTO, D. Projeto que trata da instalação de elevadores em prédios do Cruzeiro vai à sanção. **Agência da Câmara Legislativa do Distrito Federal**, Brasília, 29 jun. 2021. Assuntos Fundiários. Disponível em: <https://www.cl.df.gov.br/-/projeto-que-trata-da-instala-c3-a7-c3-a3o-de-elevadores-em-pr-c3-a9dios-do-cruzeiro-vai-c3-a0-san-c3-a7-c3-a3o>. Acesso em: 16 mar. 2024.

CODEPLAN. Densidades urbanas nas Regiões Administrativas do Distrito Federal. **Texto para Discussão**, n. 22, p. 47. Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, fev. 2017. Disponível em: [https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/TD\\_22\\_Densidades\\_Urbanas\\_nas\\_Regi%C3%B5es\\_Administrativas\\_DF.pdf](https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/TD_22_Densidades_Urbanas_nas_Regi%C3%B5es_Administrativas_DF.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa distrital por amostra de domicílios - PDAD 2021: Plano Piloto**. Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2022a. Disponível em: [http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Plano\\_Piloto.pdf](http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Plano_Piloto.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa distrital por amostra de domicílios - PDAD 2021:** Distrito Federal. Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2022b. Disponível em: [http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/PDAD-DF\\_2021.pdf](http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/PDAD-DF_2021.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa distrital por amostra de domicílios - PDAD 2021:** Sudoeste/Octogonal. Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2022c. Disponível em: [http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Sudoeste\\_e\\_Octogonal.pdf](http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Sudoeste_e_Octogonal.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa distrital por amostra de domicílios - PDAD 2021:** Cruzeiro. Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2022d. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Cruzeiro.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2024.

CORTADO, T. J. Entre a moral e a política: a “habitação econômica” no Rio de Janeiro. **Mana**, v. 25, n. 2, p. 303–335, [S.l.], maio 2019.

COSTA, G. G. **As Regiões Administrativas do Distrito Federal de 1960 a 2011**. 513, 165 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Brasília: Universidade de Brasília, 2011. 705 p. Disponível em: [http://icts.unb.br/jspui/bitstream/10482/9987/1/2011\\_GracieteGuerraCosta.pdf](http://icts.unb.br/jspui/bitstream/10482/9987/1/2011_GracieteGuerraCosta.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

COSTA, L. **Brasília Revisitada: Anexo I - Decreto nº 10.829 de 14 de outubro de 1987.** Complementação, Preservação, Adensamento e Expansão urbana. Brasília: Diário Oficial do Distrito Federal, 1987. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Diario/1d8c4f0f-a7f4-3bd9-ac37-d01d9a1b7ba3/00fc9851.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Registro de uma vivência**. 3. ed. São Paulo: Editora 34, 2018.

CULLEN, G. **Paisagem urbana**. Portugal: Edições 70, 2008, 202 p.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 7, de 13 de junho de 1960**. Aprova a Consolidação das Normas em vigor para as construções - em Brasília. Brasília, 17 jun. 1960. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Diario/10b323e0-94cb-329a-a742-5001fa5e3f21/DPDF\\_0003\\_17061960.pdf](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Diario/10b323e0-94cb-329a-a742-5001fa5e3f21/DPDF_0003_17061960.pdf). Acesso em: 26 fev. 2024.

\_\_\_\_\_. **Decreto “N” nº 596, de 08 de março de 1967**. Aprova o Código de Edificações de

Brasília, que com esta baixa, e dá outras providências. Brasília, 29 de mar. 1967. Disponível em:

[https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/0513067258d14c489003a65d03a4998f/Decreto\\_596\\_08\\_03\\_1967.html#:~:text=DECRETO%20%22N%22%20No%20596%20-baixa%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAsncias](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/0513067258d14c489003a65d03a4998f/Decreto_596_08_03_1967.html#:~:text=DECRETO%20%22N%22%20No%20596%20-baixa%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAsncias). Acesso em: 26 fev. 2024.

\_\_\_\_. **Uso norma de edificações e gabaritos - NGB - 003/85**. Brasília, 12 fev. 1985. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/>. Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_. **Decreto nº 10.829, de 14 de outubro de 1987**. Regulamenta o art. 38 da Lei nº 3.751, de 13 de abril de 1960, no que se refere à preservação da concepção urbanística de Brasília. Brasília, 23 out. 1987a. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/15139/Decreto\\_10829\\_14\\_10\\_1987.html#:~:text=DECRETO%20N%C2%B0%2010.829%2C%20DE,da%20concep%C3%A7%C3%A3o%20urban%C3%ADstica%20de%20Bras%C3%ADlia](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/15139/Decreto_10829_14_10_1987.html#:~:text=DECRETO%20N%C2%B0%2010.829%2C%20DE,da%20concep%C3%A7%C3%A3o%20urban%C3%ADstica%20de%20Bras%C3%ADlia). Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_. **Uso norma de edificações e gabaritos - NGB - 002/86**. Brasília, 28 abr. 1987b. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/>. Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_. **Lei Orgânica do Distrito Federal**. Brasília, 9 jun. 1993. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/66634/Lei\\_Org\\_nica\\_\\_08\\_06\\_1993.html](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/66634/Lei_Org_nica__08_06_1993.html). Acesso em: 18 dez. 2023.

\_\_\_\_. **Lei nº 3.045, de 09 de agosto de 2002**. Dispõe sobre a instalação de elevadores em blocos de habitação coletiva do Cruzeiro Novo – RA XI. Brasília, 29 ago. 2002. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/51000/Lei\\_3045\\_2002.html](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/51000/Lei_3045_2002.html). Acesso em: 16 mar. 2024.

\_\_\_\_. **Decreto nº 30.132, de 04 de março de 2009**. Institui o Registro da Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro - ARUC como Bem Cultural Imaterial do Distrito Federal e dá outras providências. Brasília, 5 mar. 2009a. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/59899/Decreto\\_30132\\_04\\_03\\_2009.html](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/59899/Decreto_30132_04_03_2009.html). Acesso em: 5 mar. 2024.

\_\_\_\_. **Lei complementar nº 803, de 25 de abril de 2009**. Aprova a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal — PDOT e dá outras providências. Brasília, 27 abr. 2009b. Disponível em:

[https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/60298/Lei\\_Complementar\\_803\\_25\\_04\\_2009.html](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/60298/Lei_Complementar_803_25_04_2009.html). Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012**. Atualiza a Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, que aprova a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT e dá outras providências. Brasília, 17 out. 2012. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/60298/LC\\_803.html#titl\\_capVI\\_art39\\_par](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/60298/LC_803.html#titl_capVI_art39_par). Acesso em: 26 fev. 2024.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 6.936, de 05 de agosto de 2021**. Altera disposições da Lei nº 3.045, de 9 de agosto de 2002, que dispõe sobre a instalação de elevadores em blocos de habitação coletiva do Cruzeiro Novo – RA XI, e dá outras providências. Brasília, 5 ago. 2021. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/0cfa6a7d736c4771be0cf0af21a11108/Lei\\_6936\\_2021.html#txt\\_8d45263999b441d55bc3707c17267c1c](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/0cfa6a7d736c4771be0cf0af21a11108/Lei_6936_2021.html#txt_8d45263999b441d55bc3707c17267c1c). Acesso em: 16 mar. 2024.

FICHER, Sylvia. Anotações sobre o Pós-Modernismo. **Mínimo Denominador Comum (MDC)**, Complexidade e contradição na arquitetura contemporânea, n. 4, p. 1-8, [S./], jun. 1984. Disponível em: <https://mdc.arq.br/wp-content/uploads/2008/12/mdc04-txt-01-a.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2024.

FICHER, S. *et al.* **Blocos Residenciais das Superquadras do Plano Piloto de Brasília**. In: LIMA, A. V. de *et al.* Brasília 1960- 2010: passado, presente e futuro. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009. Disponível em: <https://docomomobsb.files.wordpress.com/2010/04/brasil-1960-2010.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2024.

GONZAGA, B. A. E. **O planejamento urbano e a cidade real: um olhar sobre o Cruzeiro - DF**. 167 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2005. Disponível em: [http://icts.unb.br/jspui/bitstream/10482/5483/1/beatrice\\_gonzaga.pdf](http://icts.unb.br/jspui/bitstream/10482/5483/1/beatrice_gonzaga.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

GURGEL, A. P. C. O neoclássico em sua variável espacial: estudo de três residências no Rio de Janeiro. **Gosto neoclássico: atores e práticas artísticas no Brasil no século XIX**. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 2019, p. 192 –211. Disponível em: [http://antigo.casaruibarbosa.gov.br/arquivos/file/Gosto%20neocl%C3%A1ssico%20-%20atores%20e%20pr%C3%A1ticas%20art%C3%ADsticas%20no%20Brasil%20no%20s%C3%A9culo%20XIX%20\(2\).pdf](http://antigo.casaruibarbosa.gov.br/arquivos/file/Gosto%20neocl%C3%A1ssico%20-%20atores%20e%20pr%C3%A1ticas%20art%C3%ADsticas%20no%20Brasil%20no%20s%C3%A9culo%20XIX%20(2).pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

HILLIER, B.; HANSON, J. **The social logic of space**. Londres: Cambridge University Press, 1984.

HOLANDA, F. de. Uma ponte para a urbanidade. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (RBEUR)**, n° 5, p. 60 – 76, [S. /], maio 2001. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/65>. Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **O espaço de exceção**. 1. ed. Brasília: Editora UnB, 2002.

\_\_\_\_\_. **Brasília: cidade moderna, cidade eterna**. 1. ed. Brasília: FAU UnB, 2010.

IPHAN. **Portaria nº 314, de 8 de outubro de 1992**. Brasil: Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural (IBPC), 1992. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria\\_n\\_314\\_de\\_8\\_de\\_outubro\\_de\\_1992.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria_n_314_de_8_de_outubro_de_1992.pdf). Acesso em: 7 fev. 2023.

\_\_\_\_\_. **Portaria nº 68, de 15 de fevereiro de 2012**. Dispõe sobre a delimitação e diretrizes para a área de entorno do Conjunto Urbanístico de Brasília, sede da capital da República Federativa do Brasil, situado no Distrito Federal, bem como objeto de tombamento federal pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2012. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria\\_n\\_68\\_de\\_15\\_de\\_fevereiro\\_de\\_2012.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_n_68_de_15_de_fevereiro_de_2012.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Portaria nº 166, de 11 de maio de 2016**. Estabelece a complementação e o detalhamento da Portaria nº 314/1992 e dá outras providências. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2016a. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria\\_166\\_consolidada\\_2018\\_com\\_mapas.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria_166_consolidada_2018_com_mapas.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Portaria nº 166, de 11 de maio de 2016: Complementação e detalhamento da Portaria nº 314/92 (critérios de proteção do Conjunto Urbanístico de Brasília)**. Apresentação. Brasília: Superintendência do IPHAN no Distrito Federal, jun. 2016b. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Apresentacao\\_informativa\\_portaria\\_iphan\\_166\\_2016.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Apresentacao_informativa_portaria_iphan_166_2016.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Conjunto Urbanístico de Brasília: Complementação e Detalhamento da Portaria nº 314/1992**. Documento técnico. Brasília: Superintendência do IPHAN no Distrito Federal, maio 2016c. Disponível em:

[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Documento\\_tecnico\\_anexo\\_portaria\\_iphan\\_166\\_2016.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Documento_tecnico_anexo_portaria_iphan_166_2016.pdf). Acesso em: 16 mar. 2024.

\_\_\_\_\_. Brasil volta a fazer parte do Comitê do Patrimônio Mundial. **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, 14 nov. 2017. Notícias. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/4439/brasil-agora-faz-parte-do-comite-do-patrimonio-mundial#:~:text=O%20Comit%C3%AA%20do%20Patrim%C3%B4nio%20Mundial,Estados%20Partes%20para%20um%20mandato>. Acesso em: 27 mai. 2024.

\_\_\_\_\_. **Relatório Do Plano Piloto De Brasília/ Brasília, cidade que inventei**. 4. ed. Brasília: Superintendência do IPHAN no Distrito Federal, 2018a. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/lucio\\_costa\\_miolo\\_2018\\_reimpressao\\_.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/lucio_costa_miolo_2018_reimpressao_.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Conjunto Urbanístico de Brasília**: Resumo do processo de gradeamento dos edifícios do Cruzeiro. Apresentação. Brasília, Superintendência do IPHAN no Distrito Federal, 2018b. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdu/apresentacoes-em-eventos/audiencias-publicas-2018/48-audiencia-publica/apresentacao-do-instituto-do-patrimonio-historico-e-artistico-nacional/view>. Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Carta de Atenas, de novembro de 1993, Assembleia do CIAM, CIAM - Congresso Internacional de Arquitetura**. Cartas patrimoniais. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2023. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/CartadeAtenas1933.pdf>. Acesso em: 16 dez. 2023.

\_\_\_\_\_. Patrimônio Mundial. **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, 2014. Página Inicial. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/24>. Acesso em: 27 mai. 2024.

JENCKS, C. **Movimentos modernos em arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1987.

KOHLSDORF, G.; KOHLSDORF, M. E. **Ensaio sobre o desempenho morfológico dos lugares**. Brasília: FRBH, 2017.

KOURY, A. P.; BONDUKI, N.; MANOEL, S. K. **Análise Tipológica da Produção de Habitação Econômica no Brasil (1930-1964)**. **Seminário Docomomo Brasil - Arquitetura e Urbanismo**



**Modernos: projeto e preservação.** São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2003. Disponível em: <https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2016/01/115R.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2024.

LE CORBUSIER. **A Carta de Atenas.** Tradução: Rebeca Scherer. São Paulo: HUCITEC - EDUSP, 1993.

LEITÃO, F. das C. **Do Risco à Cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964.** 252 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2003. Disponível em: [http://repositorio.unb.br/jspui/bitstream/10482/47354/1/2003\\_FranciscodasChagasLeit%c3%a3o.pdf](http://repositorio.unb.br/jspui/bitstream/10482/47354/1/2003_FranciscodasChagasLeit%c3%a3o.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

LEMOS, C. A. C. **História da casa brasileira.** São Paulo: Contexto, 1996.

LIMA, A. V. de; COSTA, M. E. **Brasília 57-85 (do plano-piloto ao Plano Piloto).** Brasília: Terracap, 1985. Disponível em: [https://bd.camara.leg.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/35039/brasil\\_57\\_85\\_terracap.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://bd.camara.leg.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/35039/brasil_57_85_terracap.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Acesso em: 19 abr. 2023.

MACHADO, M. P. **Superquadra: pensamento e prática urbanística.** 269 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2007. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/jspui/handle/10482/3034>. Acesso em: 19 abr. 2023.

MEDEIROS, V. **Urbis Brasiliae: o labirinto das cidades brasileiras.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2013.

MEIRA, R. R. **FRENTE OU FUNDO? A inserção da casa unifamiliar na escala residencial do Plano Piloto de Brasília.** 180 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2014. Disponível em: [http://www.realp.unb.br/jspui/bitstream/10482/16427/1/2013\\_RicardoReisMeira.pdf](http://www.realp.unb.br/jspui/bitstream/10482/16427/1/2013_RicardoReisMeira.pdf). Acesso em: 19 abr. 2023.

MICHAELIS. **Dicionário brasileiro da língua portuguesa.** [S.l.]: Editora Melhoramentos Ltda, 2015. ISBN: 978-85-06-04024-9. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/cruzeiro>. Acesso em: 7 nov. 2023.

MUELLER, G. P. **Apartamentos funcionais em Brasília: os blocos residenciais militares.** 93 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília,

2019. Disponível em:  
[http://repositorio.unb.br/jspui/bitstream/10482/35597/1/2019\\_GabrielaPazziniMueller.pdf](http://repositorio.unb.br/jspui/bitstream/10482/35597/1/2019_GabrielaPazziniMueller.pdf).  
Acesso em: 19 abr. 2024.

NASCIMENTO, F. B. do. **Blocos de memórias**: habitação social, arquitetura moderna e patrimônio cultural. Tese (Doutorado em Habitat) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. doi:10.11606/T.16.2011.tde-11012012-100337. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16137/tde-11012012-100337/pt-br.php>. Acesso em: 27 mai. 2024.

PORTOGHESI, P. **Depois da arquitetura moderna**. 1. ed. [S./]: WMF Martins Fontes, 2002.

PRUDON, T. H. M. **Preservation of Modern Architecture**. New Jersey: John Wiley and Sons Inc., 2008.

REIS, C. M. et al. **Superquadra de Brasília**: preservando um lugar de viver. Brasília: Superintendência do Iphan no Distrito Federal, 2015. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/cartilhaunidade\\_vizinhanca digital.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/cartilhaunidade_vizinhanca digital.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

RIBEIRO, M. S.; MEDEIROS, V. A. S. de. A regularidade dos padrões urbanos: a sintaxe espacial como estratégia para leitura de Olinda e Brasília. **Oculum Ensaios**, n. 16, p. 124-137, [S./], 10 dez. 2012.

SANTOS, C. N. F. dos. **A cidade como um jogo de cartas**. São Paulo: Projeto Editores, 1988.

SEDUH. **Breve retrospectiva sobre a formação da base normativa em vigor para o Conjunto Urbanístico de Brasília**. Documento técnico. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2017. Disponível em: <https://www.seduh.df.gov.br/entenda-o-que-e-o-plano-de-preservacao-do-conjunto-urbanistico-de-brasilia-o-ppcub-e-como-se-insere-no-planejamento-do-df/>. Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Anexo I - Sumários executivos dos estudos técnicos lista dos sumários executivos dos estudos técnicos**. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação, 2023a. Disponível em: <https://www.seduh.df.gov.br/entenda-o-que-e-o-plano-de-preservacao-do-conjunto-urbanistico-de-brasilia-o-ppcub-e-como-se-insere-no-planejamento-do-df/>. Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Memória Técnica – Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília**. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. Brasília, 2023b. Disponível em: <https://www.seduh.df.gov.br/entenda-o-que-e-o-plano-de-preservacao-do-conjunto-urbanistico-de-brasilia-o-ppcub-e-como-se-insere-no-planejamento-do-df/>. Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Anexo VII - TP9: UP1: Planilha de Parâmetros Urbanísticos e de Preservação 45 (PURP 45)**. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação, 2023c. Disponível em: <https://www.seduh.df.gov.br/entenda-o-que-e-o-plano-de-preservacao-do-conjunto-urbanistico-de-brasilia-o-ppcub-e-como-se-insere-no-planejamento-do-df/>. Acesso em: 19 abr. 2024.

\_\_\_\_\_. **Plano De Preservação Do Conjunto Urbanístico De Brasília (PPCUB): Proposta de Minuta de Projeto de Lei Complementar**. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação, 2023d. Disponível em: <https://www.seduh.df.gov.br/entenda-o-que-e-o-plano-de-preservacao-do-conjunto-urbanistico-de-brasilia-o-ppcub-e-como-se-insere-no-planejamento-do-df/>. Acesso em: 19 abr. 2024.

SEGAWA, H. **Arquiteturas no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2010.

SENNETT, R. **Construir e habitar: ética para uma cidade aberta**. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2018.

SOUSA, C. D. de. **Enredos de carnaval, enredos de identidades: histórias e memórias de integrantes da Escola de samba da Aruc – Cruzeiro [DF] (1974 - 2005)**. 268 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade de Brasília, Brasília, 2006. Disponível em: [http://repositorio.unb.br/jspui/bitstream/10482/18082/1/2006\\_ClaudelisDuartedeSousa.pdf](http://repositorio.unb.br/jspui/bitstream/10482/18082/1/2006_ClaudelisDuartedeSousa.pdf). Acesso em: 19 abr. 2024.

SOUZA, R. F. DE. **Cruzeiro: Relatos de sua história - 1959/2009**. 1. ed. Brasília: Fundo da Arte e da Cultura (FAC) da Secretaria de Cultura do Distrito Federal, 2010. Disponível em: [https://issuu.com/rofezano/docs/livro\\_cruzeiro\\_001](https://issuu.com/rofezano/docs/livro_cruzeiro_001). Acesso em: 19 abr. 2024.

STACCIARINI, I.; SOARES, T. STF obriga a retirada das grades em prédios residenciais do Cruzeiro. **Correio Braziliense Acervo**, Brasília, 8 out. 2020. Cidades. Disponível em: [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/12/16/interna\\_cidadesdf,648233/stf-obriga-a-retirada-das-grades-em-predios-residenciais-do-cruzeiro.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/12/16/interna_cidadesdf,648233/stf-obriga-a-retirada-das-grades-em-predios-residenciais-do-cruzeiro.shtml). Acesso em: 7 fev. 2023.

TURNER, A. et al. From isovists to visibility graphs: A methodology for the analysis of architectural space. **Environment and Planning B: Planning and Design**, v. 28, n. 1, p. 103–121, Londres, University College London (UCL), 2001. Disponível em: <https://discovery.ucl.ac.uk/160/1/turner-doxa-osullivan-penn-2001.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2024.

VASCONCELOS, A. Cruzeiro. In: **As cidades satélites de Brasília**. Brasília: Ed. do Autor, 1988. p. 329–370.

VAUGHAN, L. The Spatial Syntax of Urban Segregation. **Progress in planning**, v. 67, n. 4, p. 67, Londres, Bartlett School of Graduate Studies – UCL, 2007. Disponível em: <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/3445/1/3445.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2024.

VIANA, M. B. X; TREVISAN, R. O “quartinho de empregada” e seu lugar na morada brasileira. **IV Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo**. Sessão temática: arquitetura, gênero e sexualidade. Porto Alegre: 29 jul. 2016. Disponível em: <https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-4/SESSAO%2007/S07-05-VIANA,%20M;%20TREVISAN,%20R.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2024.

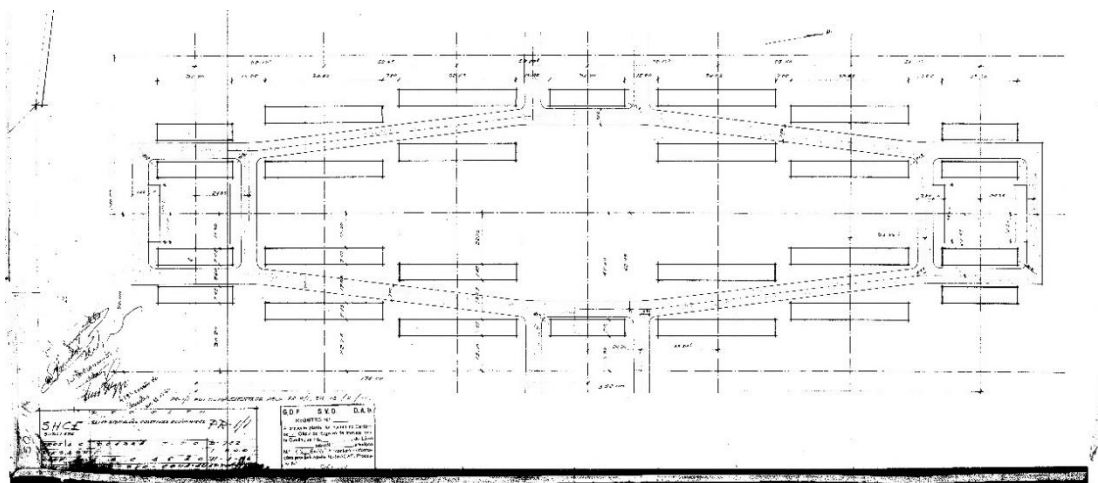
A black and white photograph of a balcony railing. The railing consists of vertical bars and horizontal rails. In the background, a bicycle is parked, and various plants are visible, including a large leafy plant on the left and a smaller one in the foreground. The scene is brightly lit, creating strong shadows.

## **Anexo I – Inventário de plantas urbanísticas do Cruzeiro Novo**

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Neste inventário estão relacionadas as 77 fichas das plantas urbanísticas do Cruzeiro Novo cujas representações foram produzidas no período entre 1966 e 2013 e coletadas para esta dissertação desde 2023. As fichas contam com as imagens das plantas registradas do setor obtidas através do Sistema de Documentação Urbanística e Cartográfica (SISDUC) da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH) do Distrito Federal. Os dados e anotações presentes no desenho foram nelas transcritos.

1966 - PR - 1/1



PROJETO: QUADRA TIPO

PLANTA DE LOCAÇÃO

ID: B - 732

ESCALA: 1/500

DATA/ANO:1966

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE (SUDOESTE) - SETOR HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS

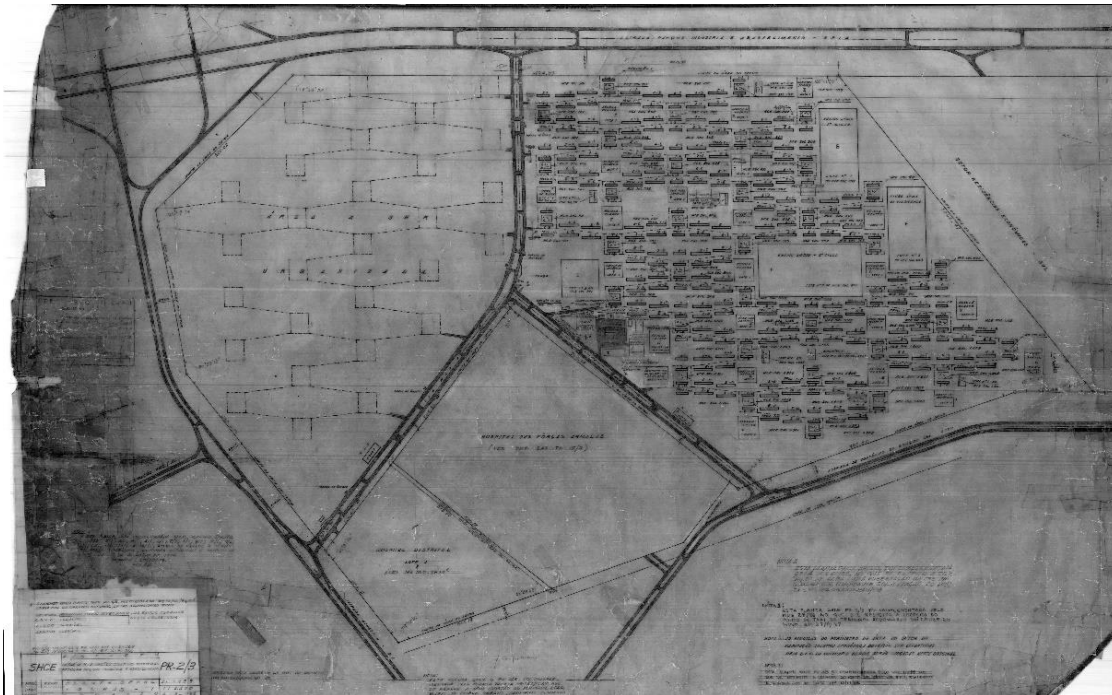
AUTORIA: PDF – SVO – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

418ª SESSÃO DO CONSELHO EM 11-05-66;

PR – 1/1 FOI COMPLEMENTADA PELA PR - 4/1, EM 12/9/68.

1968 – PR - 2/3



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
PLANTA GERAL – FOLHAS 1

ID: B – 1.433

ESCALA: 1/ 2500

DATA/ANO: 02/08/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: PDF – SVO – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

OBS.: ESTA PLANTA ESTÁ COMPLEMENTADA PELAS SHC/AO PR: 1/1; 2/1; 3/1; 4/1; 5/1; 6/1; 7/1; 8/1; 9/1; 10/1; 11/1? ÁREAS OCTOGONAIS, CONFORME DETERMINA O DECRETO Nº 2705 DE 12 DE SETEMBRO DE 1974.

BRASÍLIA, 27/09/71. SD/DU.

APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO DF.

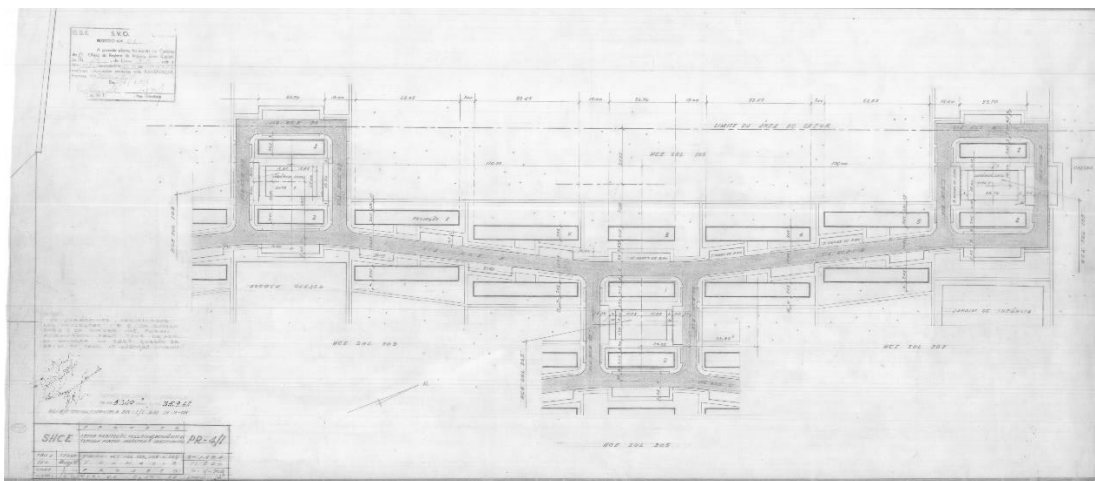
NOTA: ESTA PLANTA SHCE-S PR – 2/3, FOI COMPLEMENTADA PELA PLANTA SHCE-S PR – 133/1, NO QUE SE REFERE A NOVA LOCAÇÃO DOTEERMINAL RODOVIÁRIO DE ÔNIBUS URBANO, CONFORME PROCESSO Nº 012.2/4/80, EM 12/06/84.

NOTA 1: ESTA PLANTA SHCE PR 2/3 FOI COMPLEMENTADA PELO MDE 28/86 NO QUE DIZ RESPEITO A LOCAÇÃO DO PONTO DE TAXI DO TERMINAL RODOVIÁRIO DO CRUZEIRO NOVO. EM 27/8/87.

NOTA 2: AS MEDIDAS DO PRÍMETRO DA ÁREA DO SETOR DE HABITAÇÃO COLETIVA ECONÔMICA DEVERÃO SER LEVANTADAS PELO D.E.C. DA NOVACAP E DEPOIS SERÃO LANÇADAS NESTE ORIGINAL.

NOTA 3: ESTA PLANTA SHCE PR – 2/3 FOI COMPLEMETADA PELO MDE 02/88 NO QUE DIZ RESPEITOA LOCAÇÃO DO PONTO DE TAXI NA EPIA EM FRENTE A QUADRA 205 DO SHCE. EM 12/01/88.

NOTA 4: ESTA PLANTA SHCE PR 2/3, FOI COMPLEMENTADA PELA URB 60/88, NP QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DE ÁREA PARA SUBSTAÇÃO DA CEB NA QUADRA 601, CONFORME SOLICITAÇÃO DO PROCESSO Nº 0003.801/88.0,

**1968 – PR - 4/1**

PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 103, 105, E 107 - FOLHAS 2

ID: B – 1.484

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 01/06/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

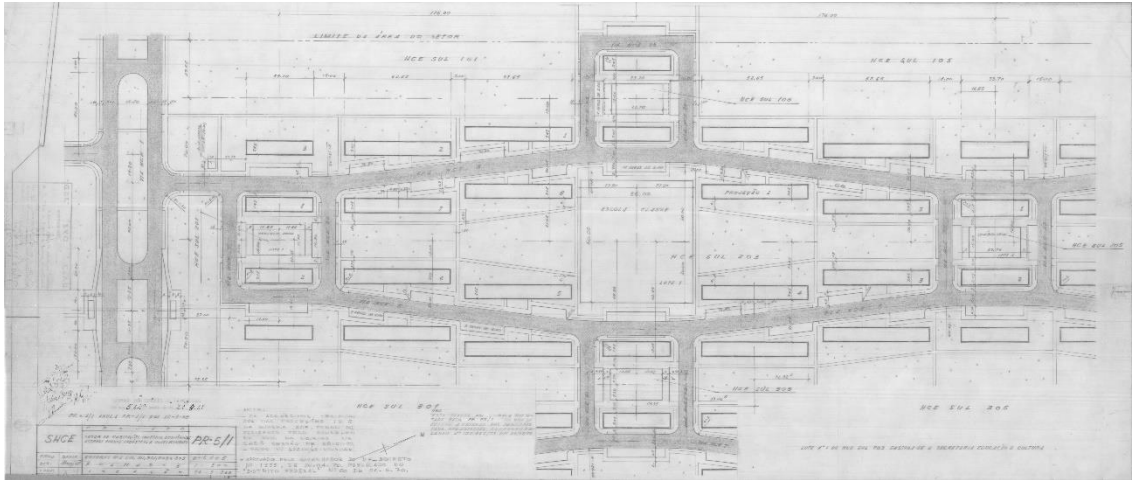
ANOTAÇÕES:

PR – 4/1 COMPLEMENTA PR – 1/1 EM 12-9-68.

NOTA: OS ACRÉSCIMOS, VERIFICADOS NAS PROJEÇÕES 1 E 2 DA QUADRA 205 E 3 DA QUADRA 105, FORAM AUTORIZADOS PELO CONS. DE ADM. DANOVACAP NA 585ª SESSÃO DE 28-01-70, PROC. Nº 62200/69 – NOVACAP.



1968 – PR - 5/1



**PROJETO:** SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 101, 201, 203 E 205 - FOLHAS 3

ID: B – 1.445

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 24/05/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

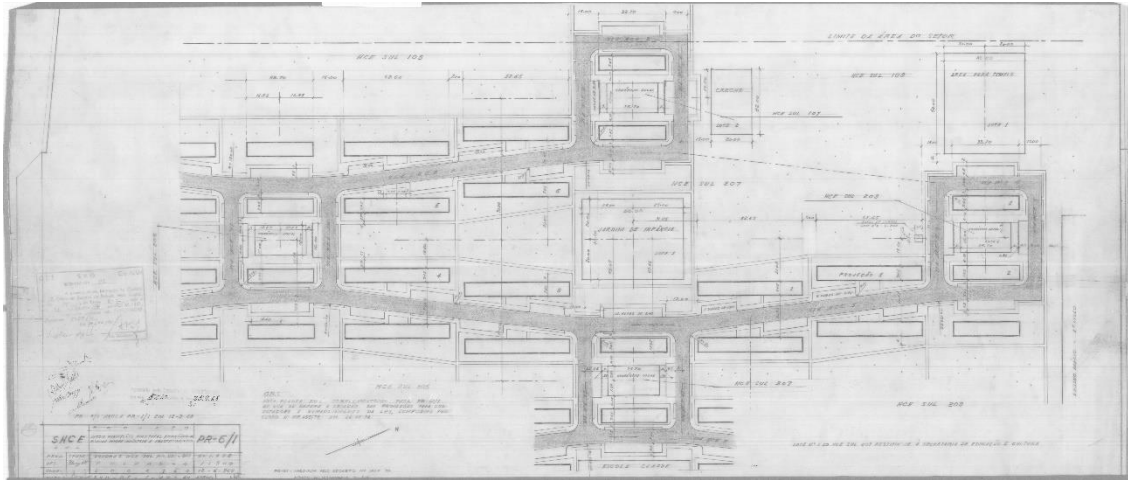
PR – 5/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

NOTA: OS ACRÉSCIMOS, VERIFICADOS NAS PROJEÇÕES 1 E 2 DA QUADRA 205 E 3 DA QUADRA 105, FORAM AUTORIZADOS PELO CONS. DE ADM. DA NOVACAP NA 585ª SESSÃO DE 28-01-70, PROC. Nº 62200/69 – NOVACAP. APROVADO PELO GOVERNADOR DO DF – DECRETO Nº 1333, DE 20-04-70, PUBLICADO NO “DISTRITO FEDERAL” Nº 60 DE 06-5-70.

OBS.: ESTA PLANTA FOI COMPLEMENTADA PELA PR 59/1 NO QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES PARA SUB-ESTAÇÕES CONFORME PROCESSO Nº 155.455/73 EM 24/07/74.

LOTE Nº 1 DO HCE SUL 203 DESTINA-SE A SECRETARIA EDUCAÇÃO E CULTURA.

1968 – PR - 6/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 109, 207 E 209 - FOLHAS 4

ID: B – 1.488

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 12/06/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

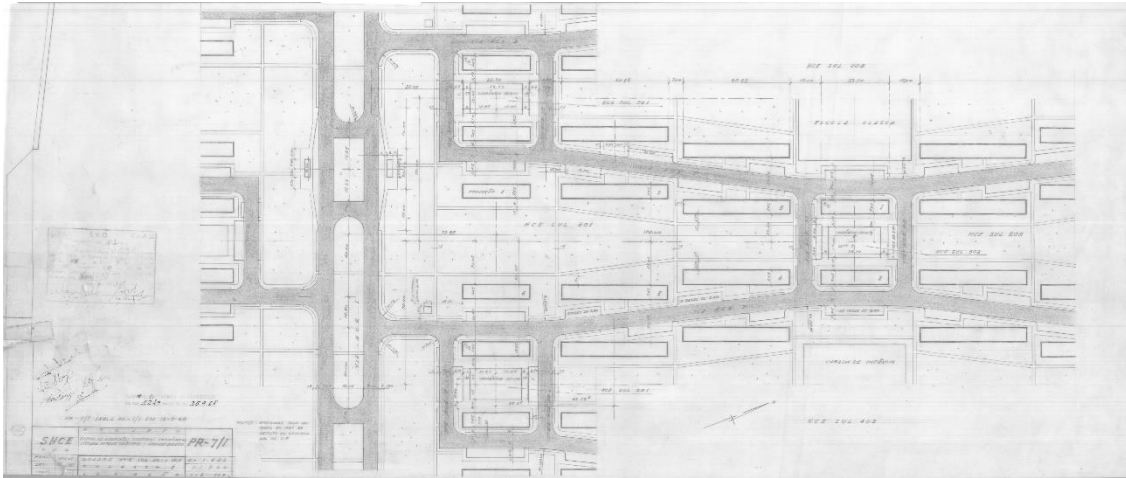
ANOTAÇÕES:

PR – 6/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

OBS.: ESTA PLANTA FOI COMPLEMENTADA PELA PR - 60/1 NO QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES E REMANEJAMENTO DA LRS, CONFORME PROCESSO Nº 155.455/73 EM 24-07-74.

PR – 6/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 5/10/70 DO GOVERNO DO D.F.

LOTE Nº 1 DO HCE SUL 203 DESTINA-SE A SECRETARIA EDUCAÇÃO E CULTURA.

**1968 – PR - 7/1**

PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 301 E 303 - FOLHAS 5

ID: B – 1.482

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 07/06/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

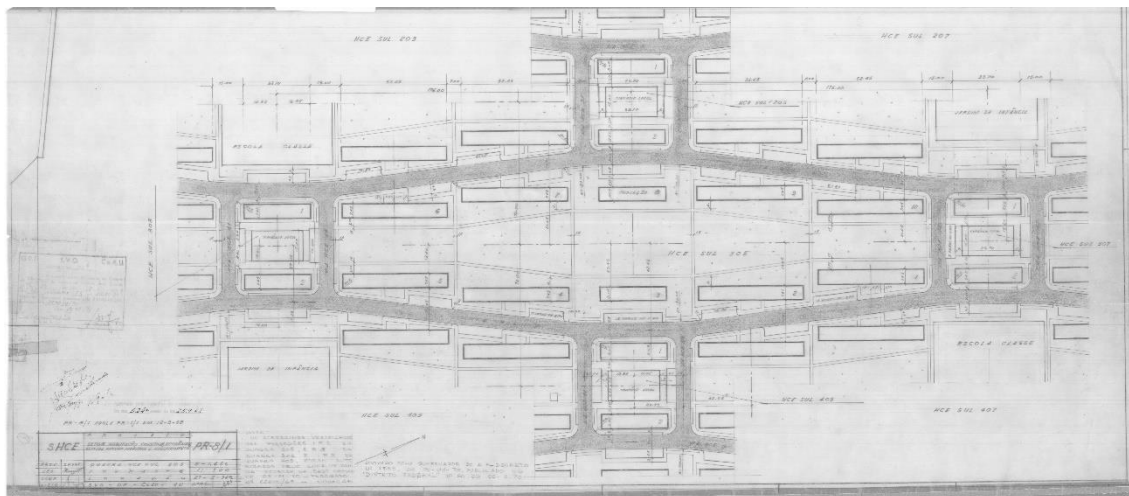
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 7/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

PR – 7/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 5/10/70 DO GOVERNO DO D.F.

1968 – PR - 8/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 305 - FOLHAS 6

ID: B – 1.456

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 27/05/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE - SETOR HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

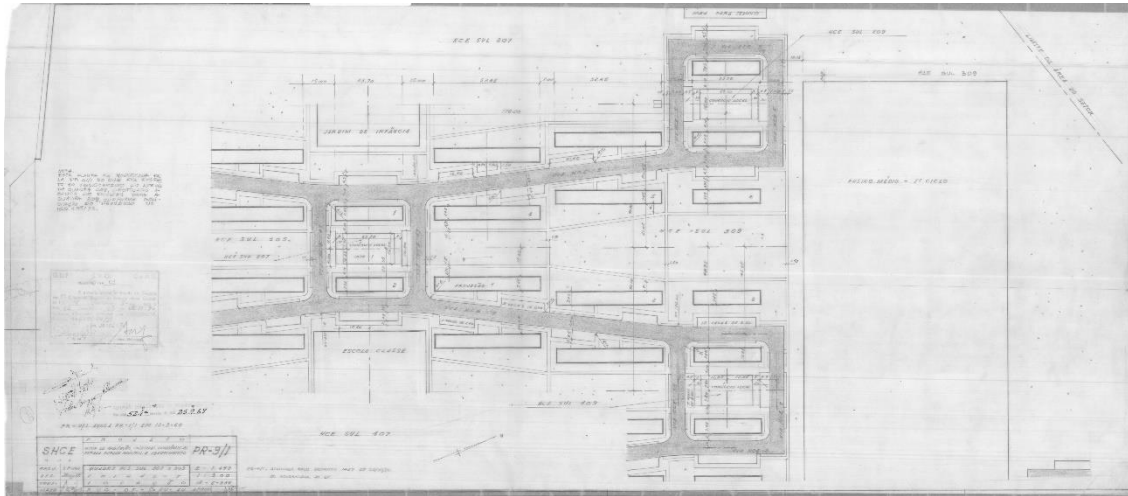
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 8/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

OS ACRÉSCIMOS, VERIFICADOS NAS PROJEÇÕES 1 E 2 DA QUADRA 205, 3 E 8 DA QUADRA 305 E 1 E 2 DA QUADRA 405, FORAM AUTORIZADOS PELO CONS. DE ADM. DA NOVACAP NA 585ª SESSÃO DE 28-01-70 – PROCESSO Nº 62200/69 – NOVACAP.

APROVADO PELO GOVERNADOR DO D.F. – DECRETO Nº 1333, PUBLICADO NO “DISTRITO FEDERAL” Nº 60 DE 06-5-70.

**1968 – PR - 9/1**

PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 307 E 309 - FOLHAS 7

ID: B – 1.489

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 18/06/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF - COAU - AU

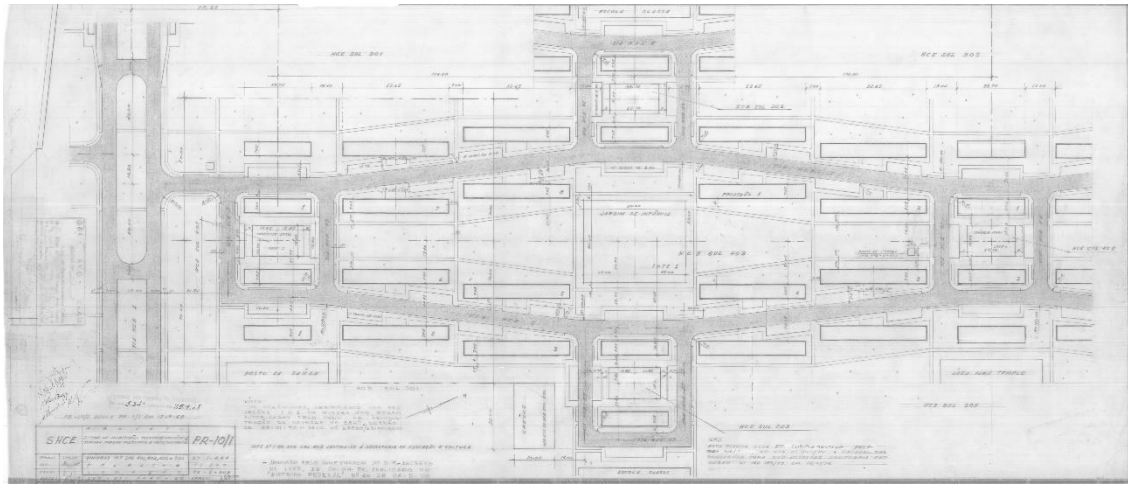
ANOTAÇÕES:

PR – 9/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

PR – 9/1 – APROVADA PELO DECRETO 1467 DE 5/10/70 DO GOVERNO DO D.F.

NOTA: ESTA PLANTA FOI MODIFICADA PELA PR 61/1 NO QUE DIZ RESPEITO AO DESLOCAMENTO DO LOTE 02 DA QUADRA 209, DESTINADO A BANCA DE REVISTAS PARA A QUADRA 309, CONFORME SOLICITAÇÃO DO PROCESSO Nº 155.455/73.

1968 – PR - 10/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 401, 403, 405 E 501 - FOLHAS 8

ID: B – 1.444

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 22/05/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

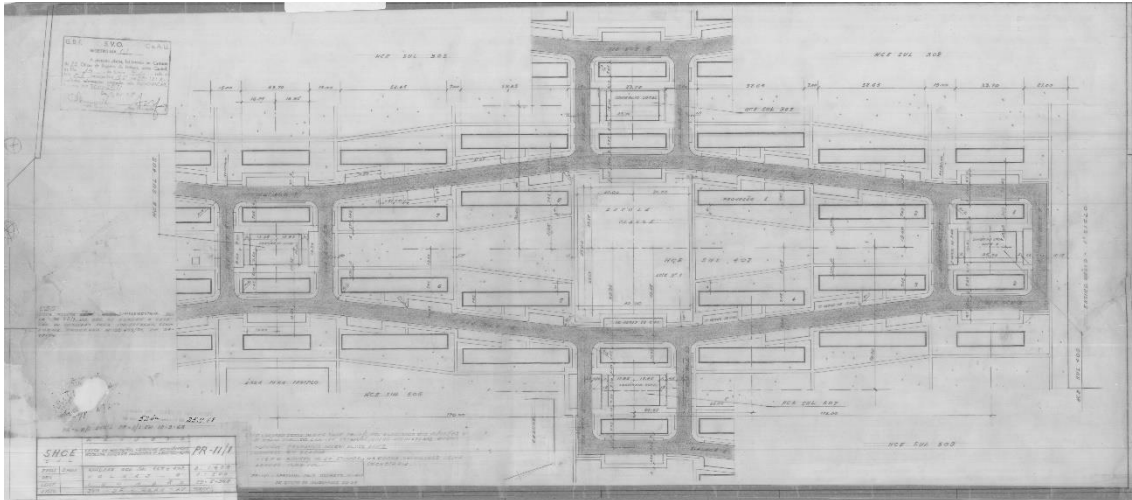
PR – 10/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

NOTA: OS ACRÉSCIMOS, VERIFICADOS NAS PROJEÇÕES 1 E 2 DA QUADRA 405, FORAM AUTORIZADOS PELO  
CONS. DE ADMINISTRAÇÃO DA NOVACAP NA 585ª, SESSÃO DE 28-01-70 – PROC. Nº 62200/69 - NOVACAP.

LOTE Nº 1 DO HCE SUL 403 DESTINA-SE A SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA.

APROVADO PELO GOVERNADOR DO D.F – DECRETO Nº 1333, DE 20-04-70, PUBLICADO NO “DISTRITO FEDERAL” Nº  
60 DE 06-5-70.

OBS.: ESTA PLANTA ESTA FOI COMPLEMENTADA PELA PR – 62/1, NO QUE SE PEFERE A CRIAÇÃO DAS  
PROJEÇÕES PARA SUB-ESTAÇÕES CONFORME PROCESSO Nº 155.455/73, EM 24/07/74.

**1968 – PR - 11/1**

PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 407 E 409 - FOLHAS 9

ID: B – 1.479

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 29/05/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

VISTO: RENATO DE SÁ JUNIOR

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

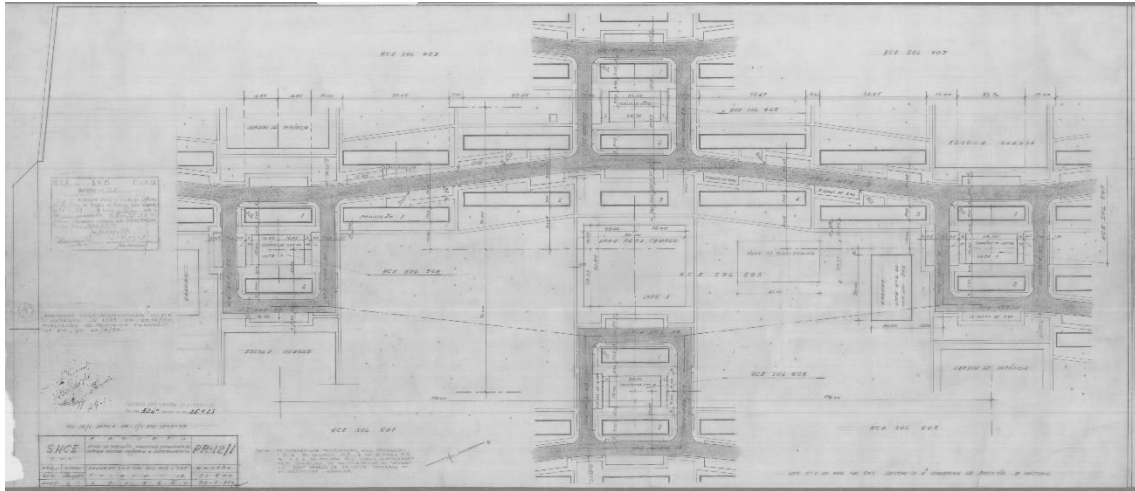
PR – 11/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

O CARIMBO DESTA PLANTA SHCE PR – 11/1, FOI ELABORADO EM 10/03/83 E É CÓPIA FIEL DO CARIMBO ORIGINAL.

PR – 11/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº1457 DE 5/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

OBS.: ESTA PLANTA ESTA FOI COMPLEMENTADA PELA PR – 63/1, NO QUE SE PEFERE A CRIAÇÃO DA PROJEÇÃO PARA SUB-ESTAÇÕES CONFORME PROCESSO Nº 155.455/73, EM 24-07-74.

1968 – PR - 12/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 503, 505 E 507 - FOLHAS 10

ID: B – 1.496

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 28/06/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 12/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

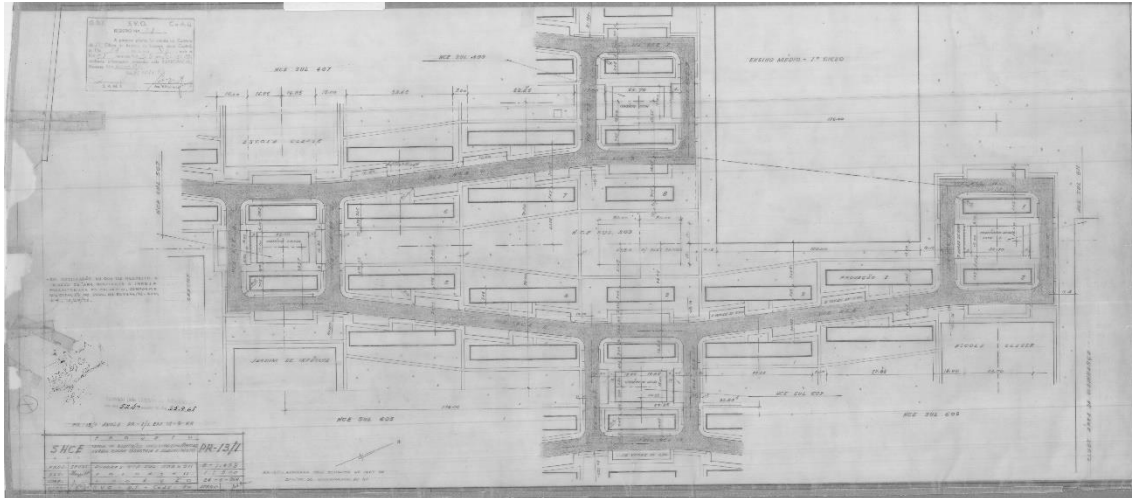
APROVADO PELO GOVERNADOR DO D.F. – DECRETO Nº 1333, DE 20/4/70, PUBLICADO NO “DISTRITO FEDERAL” Nº 60, DE 06/5/70.

NOTA – OS ACRÉSCIMOS, VERIFICADOS NAS PROJEÇÕES 1 E 2 DA QUADRA 405, 3 DA QUADRA 505 E 1 E 2 DA QUADRA 603, FORAM AUTORIZADOS PELO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA NOVACAP NA 585ª SESSÃO DE 28-01-70, PROCESSO Nº 62200/69 – NOVACAP.

LOTE Nº 1 DO HCE SUL 505 DESTINA-SE À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA.



1968 – PR - 13/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 509 E 511 - FOLHAS 11

ID: B – 1.493

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 24/06/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

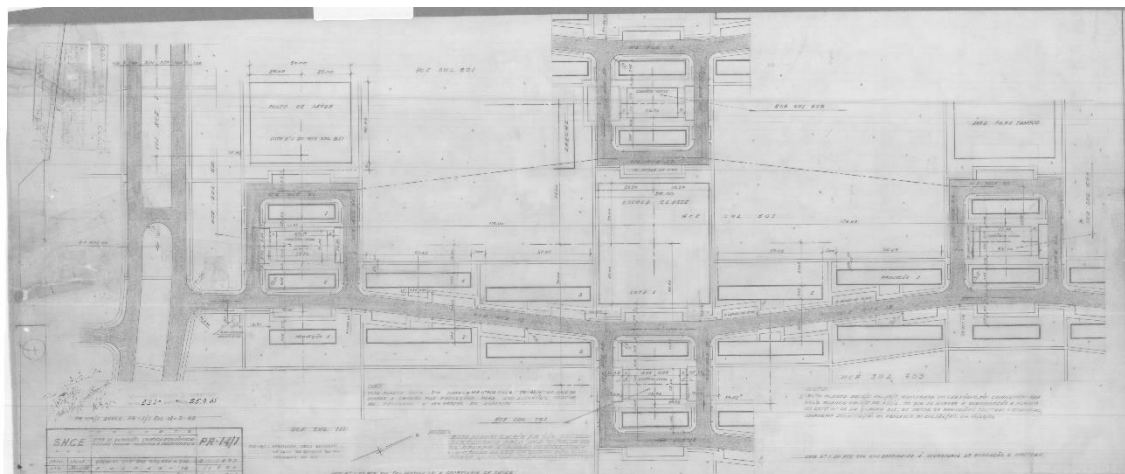
ANOTAÇÕES:

PR – 13/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

EM MODIFICAÇÃO, NO QUE DIZ RESPEITO A CRIAÇÃO DA ÁREA DESTINADA A IGREJA PRESBITERIANA DO CALVÁRIO, CONFORME SOLICITAÇÃO DO PROC. Nº307696/72 – SVO, EM. 12/09/72.

PR – 13/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 5/10/70 DO GOVERNADOR DO DF.

1968 – PR - 14/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 611, 601 E 711 - FOLHAS 12

ID: B – 1.497

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 02/07/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 14/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

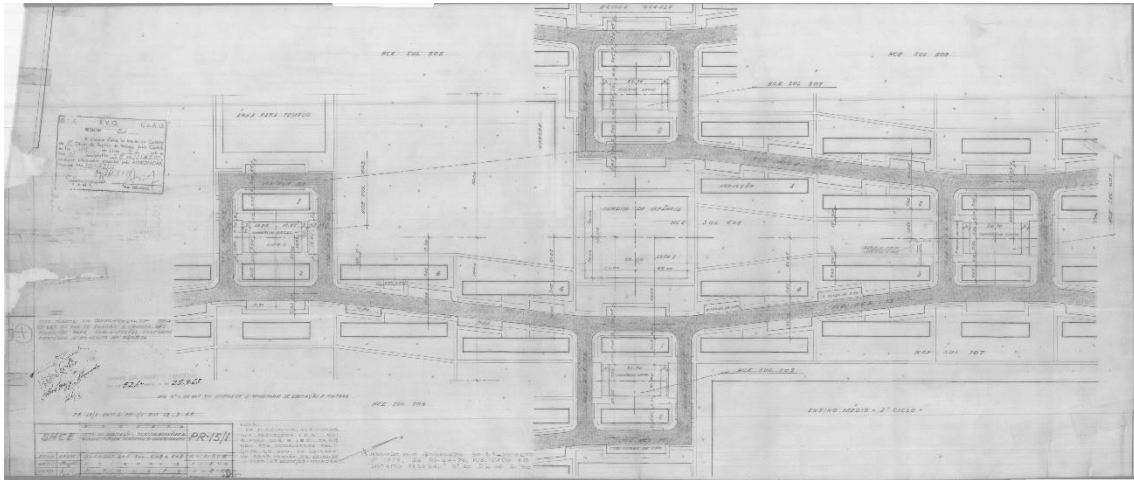
PR – 14/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 5/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

OBS.: ESTA PLANTA ESTÁA FOI COMPLEMENTADA PELA PR-64/1, NO QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES PARA SUB-ESTAÇÕES, CONFORME PROCESSO Nº 155.455/73, EM, 24/07/74.

NOTA: 1) – ESTA PLANTA SHCE/S PR – 14/1, REGISTRADA EM CARTÓRIO, FOI COMPLEMENTADA PELA PLANTA SHCE/S PR 133/1, NO QUE SE REFERE A URBANIZAÇÃO E ACESSO AO LOTE Nº 01 DA QUADRA 611, DO SEOTR DE HABITAÇÕES COLETIVASE ECONÔMICAS, CONFORME SOLICITAÇÃO DO PROCESSO Nº 014.382/80, EM 07/07/83. LOTE Nº 1 DO HCE SUL 601 DESTINA-SE À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA.

NOTA – 2: ESTA PLANTA SHCE/S PR 2/3, FOI COMPLEMENTADA PELAURB 60/88, NO QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DE ÁREA PARA SUBESTAÇÃO DA CEB NA QUADRA 601, CONFORME SOLICITAÇÃO DO PROCESSO 03000380/88. LOTE Nº 1 DO HCE SUL 501 DESINA-SE À SECRETARIA DE SAÚDE.

1968 – PR - 15/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 603 E 605 - FOLHAS 13

ID: B - 1.518

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 07/08/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF - COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR - 15/1 ANULA PR - 1/1 EM 12-9-68.

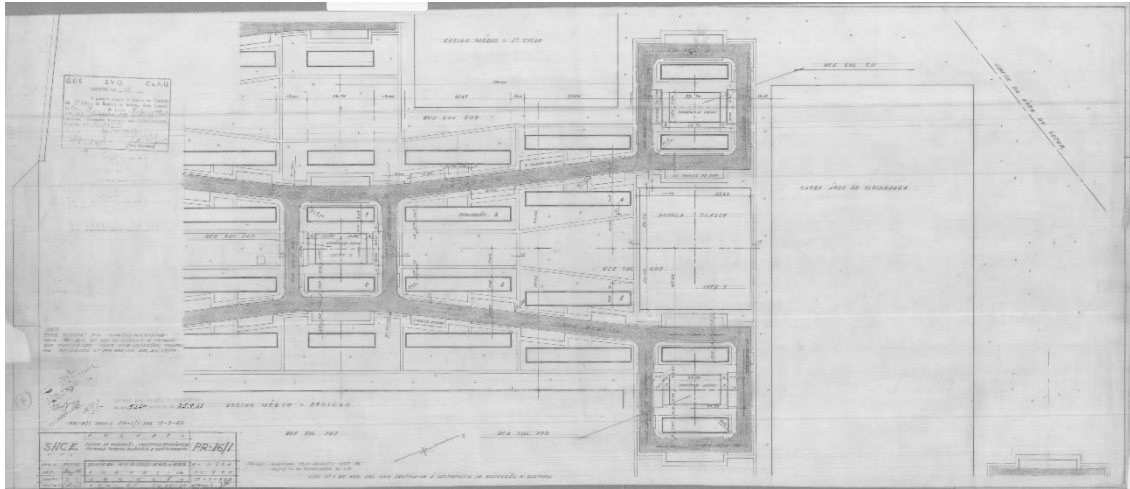
OBS.: ESTA PLANTA FOI COMPLEMENTADA PELA PR - 65/1, NO QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES  
PARA SUB-ESTAÇÕES, CONFORME PROCESSO Nº 155.455/73, EM 24/07/74.

LOTE Nº 1 DO HCE SUL DESTINA-SE A SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA.

NOTA: OS ACRÉSCIMOS, VERIFICADOS NAS PROJEÇÕES 1 E 2 DA QUADRA 603 E 1 E 2 DA QUADRA 705,  
AUTORIZADOS PELO CONS. DE ADM. DA NOVACAP NA 585ª SESSÃO DE 28-01-70 - PROC. Nº 62200/68 -  
NOVACAP.

APROVADO PELO GOVERNADOR DO D.F - DECRETO Nº 1333, DE 20-04-70, PUBLICADO NO "DISTRITO FEDERAL" Nº  
DE 06-5-70.

1968 – PR - 16/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 607 E 609 - FOLHAS 14

ID: B – 1.503

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 17/07/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

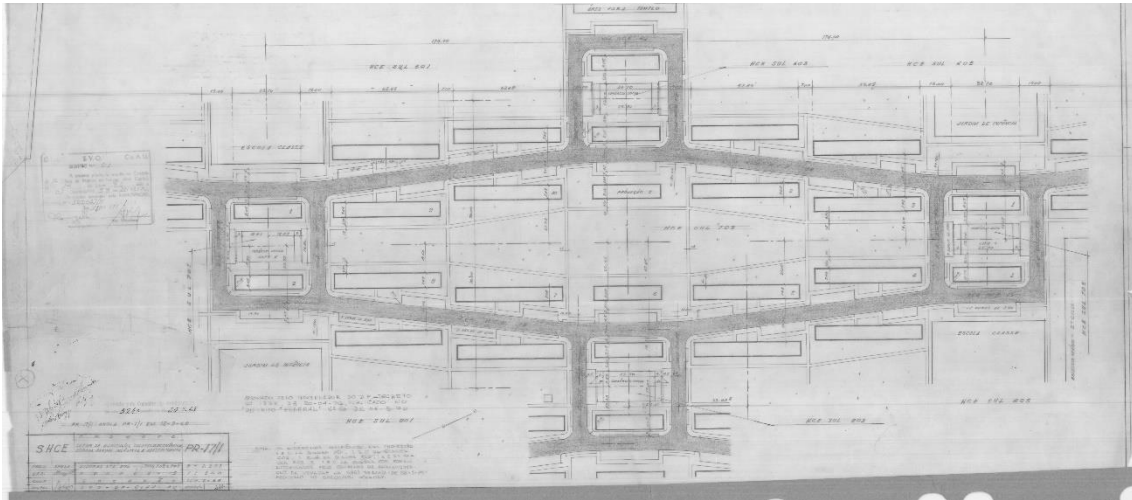
ANOTAÇÕES:

PR – 16/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

OBS.: ESTA PLANTA FOI COMPLEMENTADA PELA PR – 66/1, NO QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES PARA SUB-ESTAÇÕES, CONFORME PROCESSO Nº 155.455/73, EM 24/07/74.

LOTE Nº 1 DO HCE SUL 609 DESTINA-SE À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA.

PR – 16/1 – APROVADA PELO DECRETO 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

**1968 – PR - 17/1**

PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 701, 703 E 705 - FOLHAS 15

ID: B – 1.501

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 11/07/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

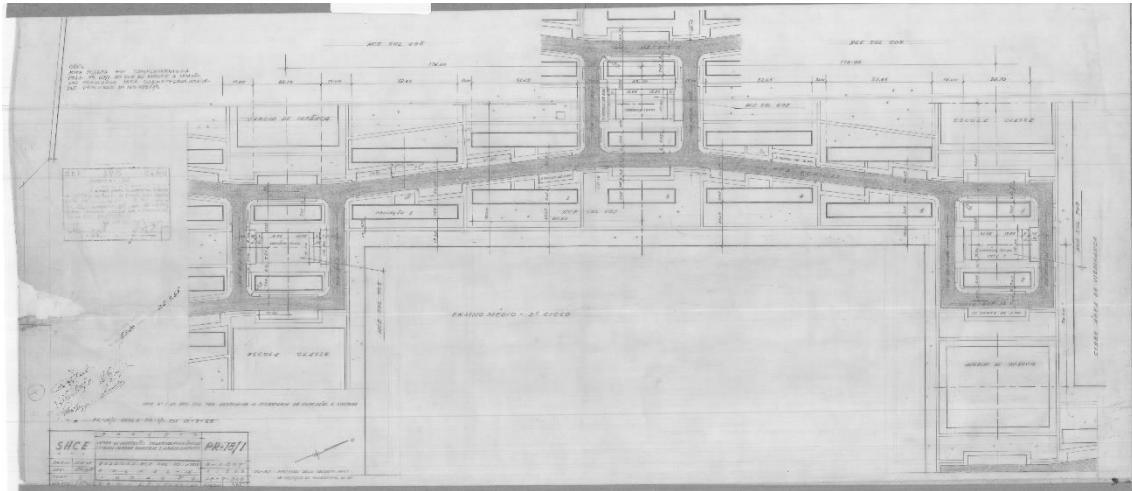
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 17/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

APROVADO PELO GOVERNADOR DO D.F. – DECRETO Nº 1333, DE 20-04-70, PUBLICADO NO “DISTRITO FEDERAL” Nº 60 DE 06-5-70.

NOTA – OS ACRÉSCIMOS VERIFICADOS NAS PROJEÇÕES 1 E 2 DA QUADRA 701, 1 E 2 DA QUADRA 803 E 1 E 2 DA QUADRA 705. FORAM AUTORIZADOS PELO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA NOVACAP NA 585ª SESSÃO DE 28-1-70 – PROCESSO Nº 62200/69 – NOVACAP.

**1968 – PR - 18/1**

PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 707 E 709 - FOLHAS 16

ID: B – 1.507

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 18/07/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

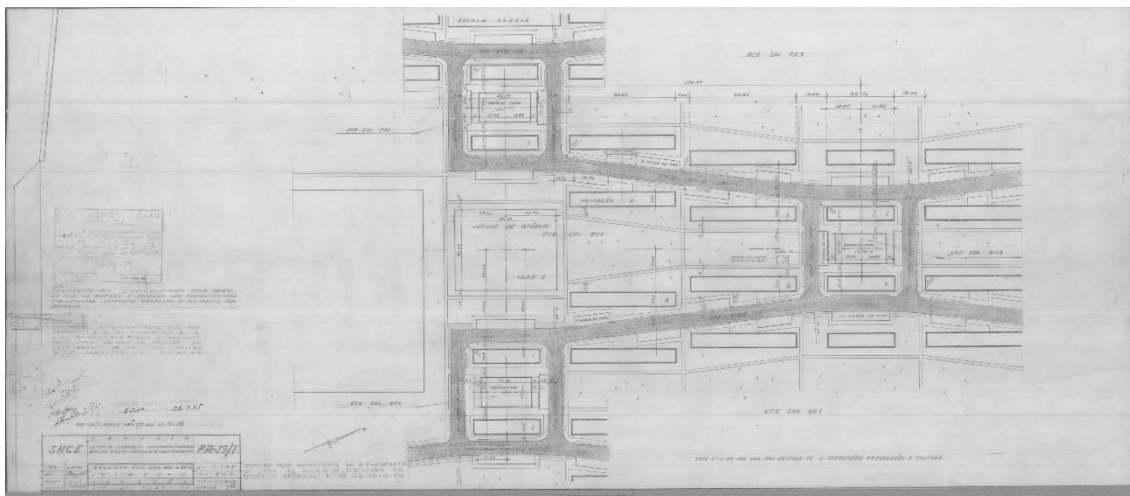
ANOTAÇÕES:

PR – 18/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

LOTE Nº 1 DO HCE SUL 709 DESTINA-SE A SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA.

PR – 18/1 – APROVADA PELO DECRETO 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO DF.

1968 – PR - 19/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 801 E 803 - FOLHAS 17

ID: B - 1.509

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 22/07/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF - COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR - 19/1 ANULA PR - 1/1 EM 12-9-68.

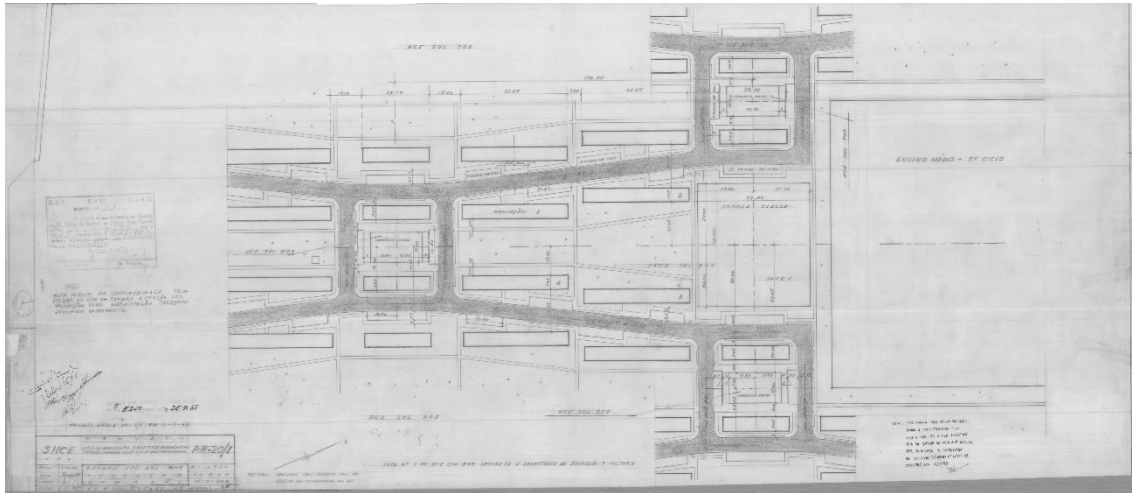
OBS.: ESTA PLANTA FOI COMPLEMENTADA PELA PR - 67/1, NO QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES PARA SUB-ESTAÇÕES, CONFORME PROCESSO Nº 155.455/73, EM 24-07-74.

NOTA. OS ACRÉSCIMOS VERIFICADOS NAS PROJEÇÕES 1 E 2 DA QUADRA 701, E 1 E 2 DA QUADRA 803, FORAM AUTORIZADOS PELO CONS. DE ADM DA NOVACAP NA 585ª SESSÃO DE 28-01-70 - PROCESSO Nº 62200/69 - NOVACAP.

APROVADO PELO GOVERNADOR DO D.F. - DECRETO Nº 1333, DE 20-04-70, PUBLICADO NO "DISTRITO FEDERAL" Nº 60 DE 06-5-70.

LOTE Nº 1 DO HCE SUL 801 DESTINA-SE À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA.

1968 – PR - 20/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 805 - FOLHAS 18

ID: B – 1.510

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 24/07/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 20/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

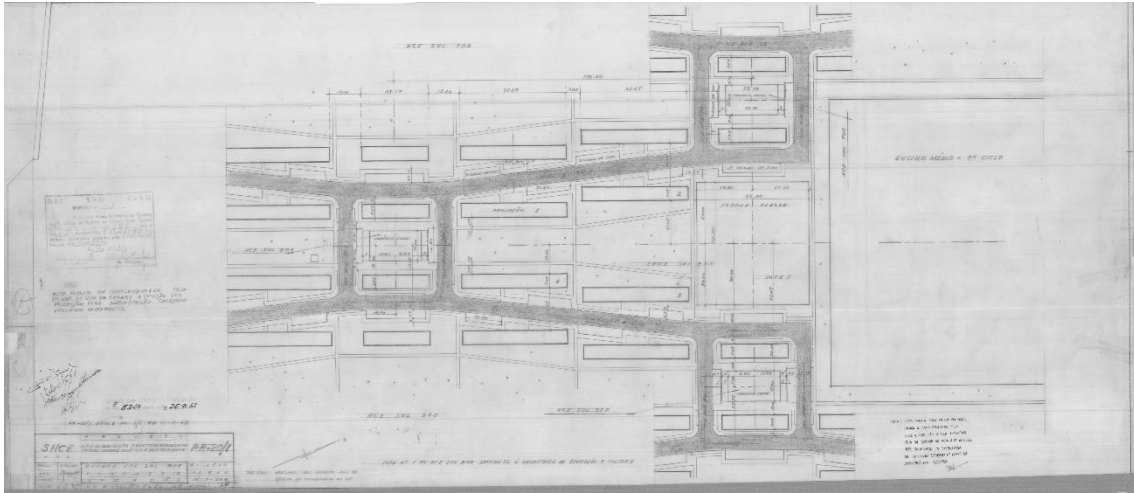
OBS.: ESTA PLANTA FOI COMPLEMENTADA PELA PR 68/1, NO QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES PARA SUB-ESTAÇÕES, CONFORME PROCESSO Nº 155.455/73.

LOTE Nº 1 DO HCE SUL 805 DESTINA-SE À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA.

NOTA 1: ESTA PLANTA SHCE PR 20/1 FOI MODIFICADA E COMPLEMENTADA PELO SHCE-S MDE, URB E NGB 144/87 NO QUE SE REFERE AO LOTE 2 DO HCE-SUL 805, DESTINADO À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO (DECRETO Nº 12.449 DE 27/06/90) EM 16/07/90.



1968 – PR - 21/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
ENSINO MÉDIO – 1º CICLO – LOTE Nº 1 DO HCE SUL 309 - FOLHAS 19

ID: B – 1.524

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 13/08/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

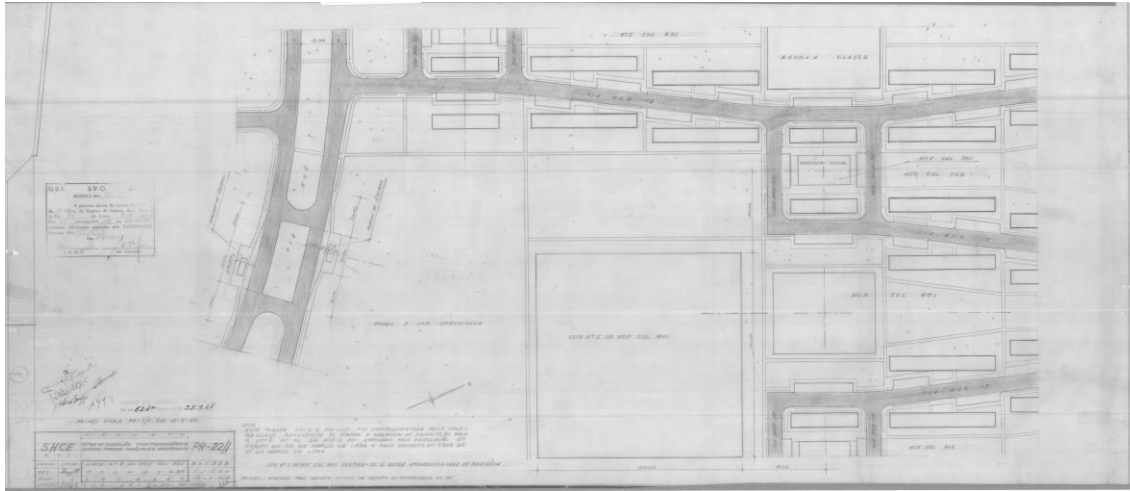
ANOTAÇÕES:

PR – 21/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

LOTE Nº 1 DO HCE SUL 805 DESTINA-SE À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA.

PR – 21/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

1968 – PR - 22/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
LOTE Nº 2 DO HCE SUL 801 - FOLHAS 20

ID: B – 1.529

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/08/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

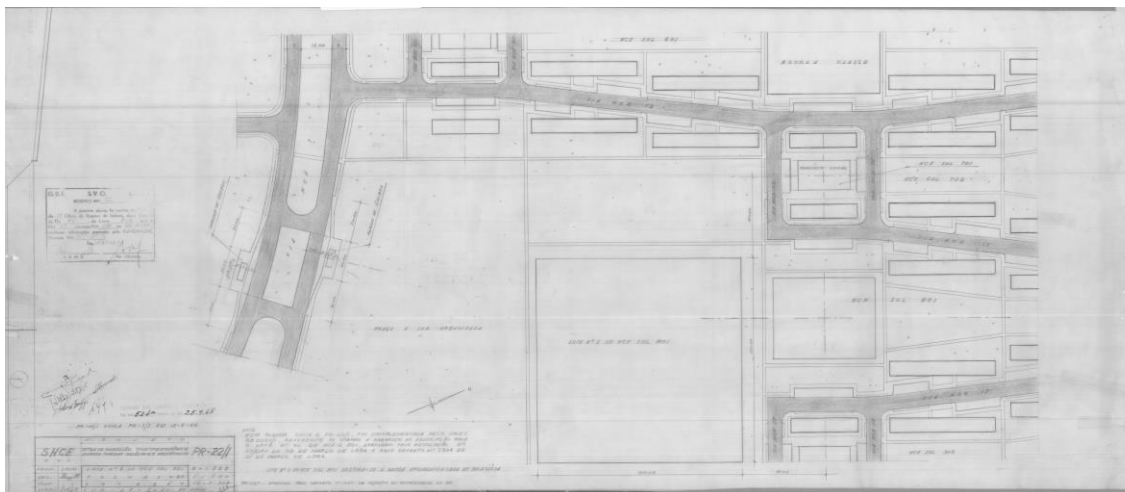
PR – 22/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

NOTA: ESTA PLANTA SHCE-S PR – 22/1, FOI COMPLEMENTADA PELO SHCE-S GB 0001/1, REFERENTE AS NORMAS E GABARITO DE EDIFICAÇÃO PARA O LOTE Nº 02 DA HCE-S 801, APROVADO PELA RESOLUÇÃO Nº 07/DAU DE 09 DE MARÇO DE 1984 E PELO DECRETO Nº 7.934 DE 21 DE MARÇO DE 1984.

LOTE Nº 2 DO HCE SUL 801 DESTINA-SE À MITRA ARQUIDIOCESANA DE BRASÍLIA.

PR – 22/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

1968 – PR - 23/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
GINÁSIO LOTE Nº 2 DO HCE SUL 805 - FOLHAS 21

ID: B – 1.519

ESCALA: 1/500

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

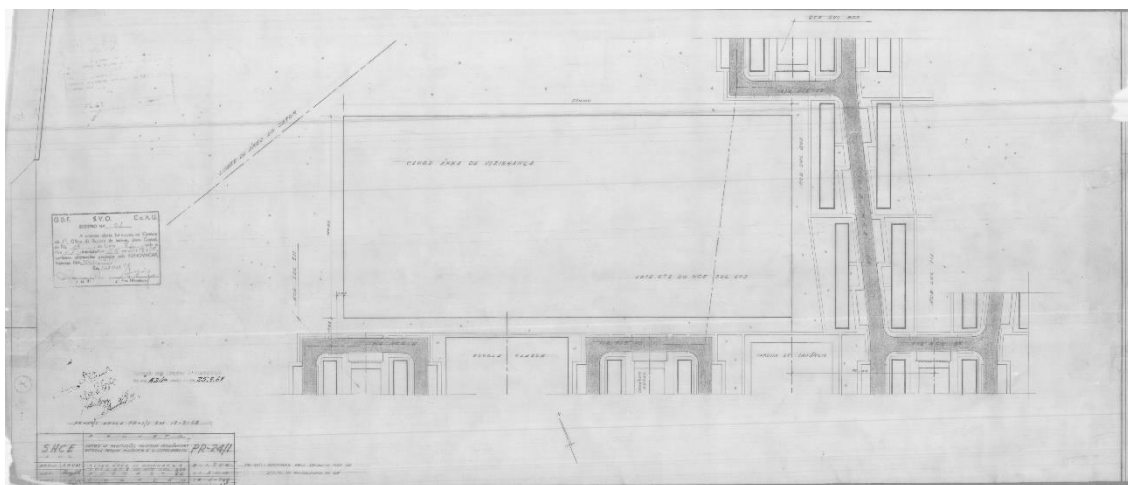
PR – 23/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

PR – 23/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

O LOTE Nº 2 DO HCE SUL DESTINA-SE À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA.

NOTA 1: ESTA PLANTA SHCE-S PR – 23/1 FOI MODIFICADA E COMPLEMENTADA PELO SHCES MDE, URB E NGB 44/87, NO QUE SE REFERE AO LOTE 2 DO HCE – SUL 805, DESTINADO À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO (DECRETO Nº 12449 DE 27/06/90) EM 16/07/90.

1968 – PR - 24/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
CLUBE ÁREA DE VIZINHANÇA LOTE Nº 2 DO HCE SUL 609 - FOLHAS 22

ID: B – 1.526

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 14/08/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

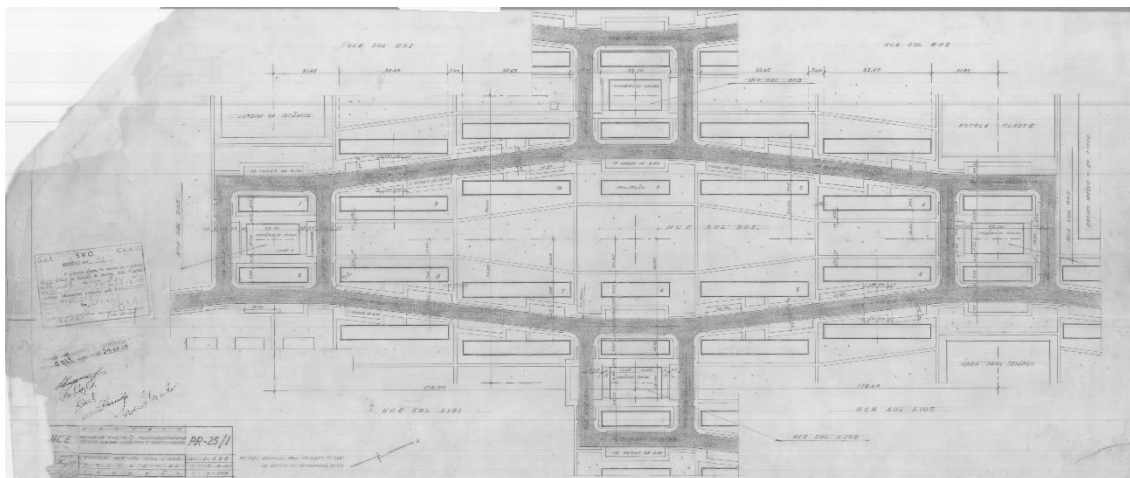
DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 24/1 ANULA PR – 1/1 EM 12-9-68.

PR – 24/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

**1968 – PR - 25/1**

PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 903 E 905 - FOLHAS 23

ID: B – 1.555

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 07/10/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

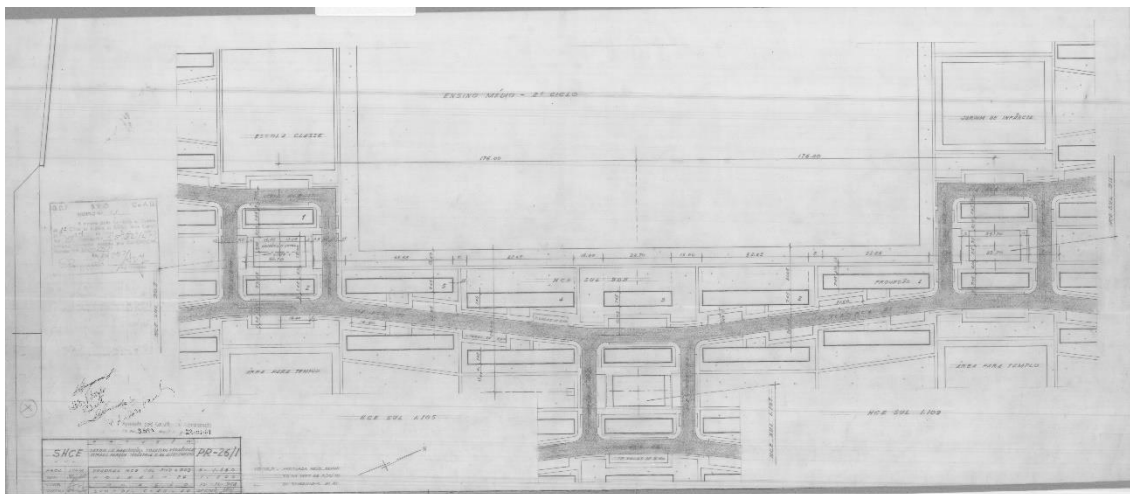
DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 25/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

1968 – PR - 26/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 907 E 909 - FOLHAS 24

ID: B – 1.560

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 10/10/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

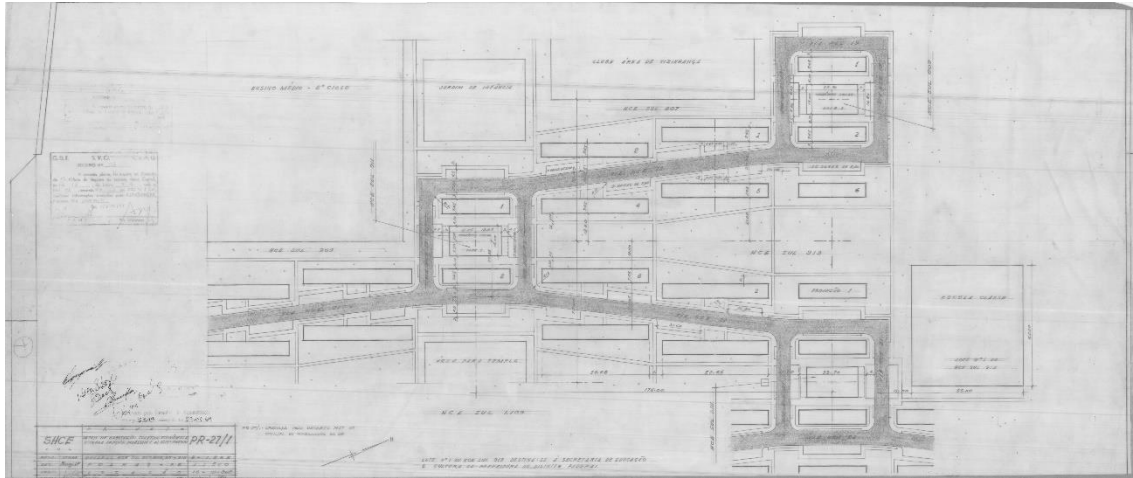
DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 26/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

1968 – PR - 27/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 807, 809, 911 E 913 - FOLHAS 25

ID: B - 1.562

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

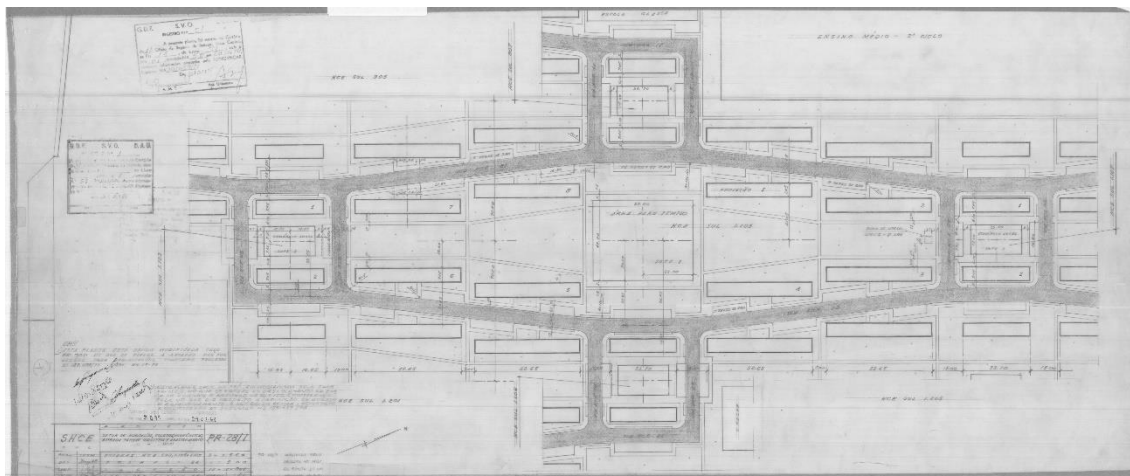
AUTORIA: SVO - DF - COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR - 27/1 - APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

O LOTE Nº 1 DO HCE SUL 913 DESTINA-SE À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL.

1968 – PR - 28/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 1103, 1105 E 1107 - FOLHAS 26

ID: B – 1.564

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 18/10/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

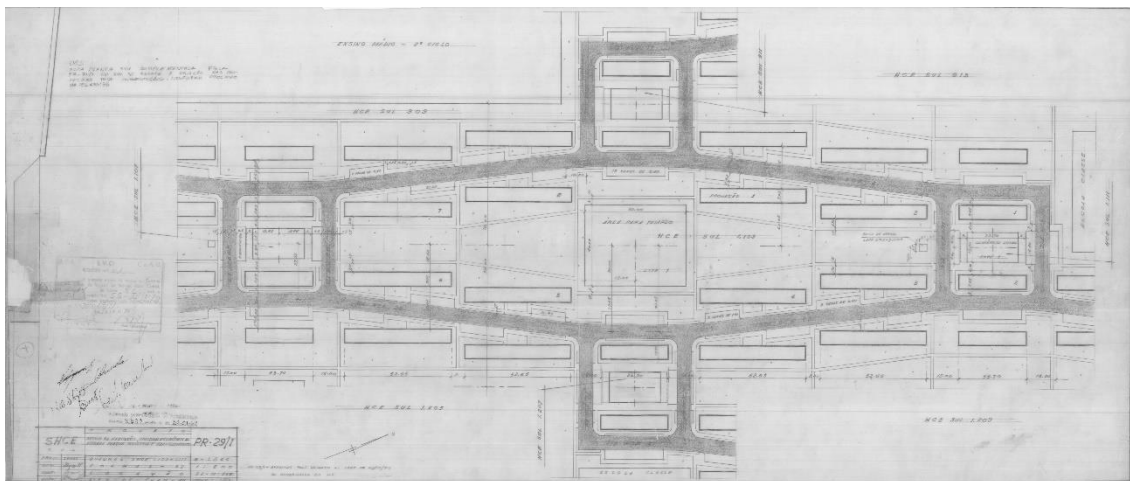
OBS. 1) ESTA PLANTA ESTÁ SENDO MODIFICADA PELO PR – 70/1 NO QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES PARA SUB-ESTAÇÕES, CONFORME PROCESSO Nº 155.455/73 EM 24-07-74.

2) ESTA PLANTA SHCE PR – 28/1, FOI MODIFICADA PELA SHCE PR – 132/1, NO QUE SE REFERE AO DESLOCAMENTO DA BANCA DE JORNAIS E REVISTAS NA Q 1105, E COMPLEMENTADA NO QUE DIZ RESPEITO À DEFINIÇÃO DE ACESSO E ESTACIONAMENTO À REFERIDA ACIMA, CONFORME À SOLICITAÇÃO DO PROCESSO Nº 155.455/73.

PR – 28/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.



1968 – PR - 29/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 1109 E 1111 - FOLHAS 27

ID: B – 1.566

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 22/10/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

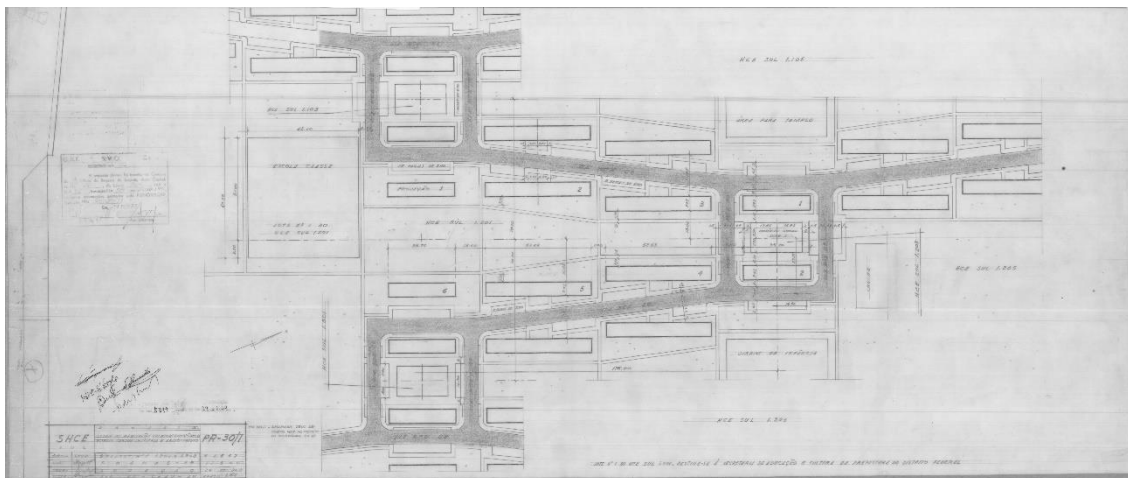
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

OBS. ESTA PLANTA FOI COMPLEMENTADA PELA PR 71/1 NO QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES PARA  
SUBESTAÇÕES, CONFORME PROCESSO Nº 155.455/73.

PR – 29/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

1968 – PR - 30/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 1201 E 1203 - FOLHAS 28

ID: B – 1.567

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 24/10/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

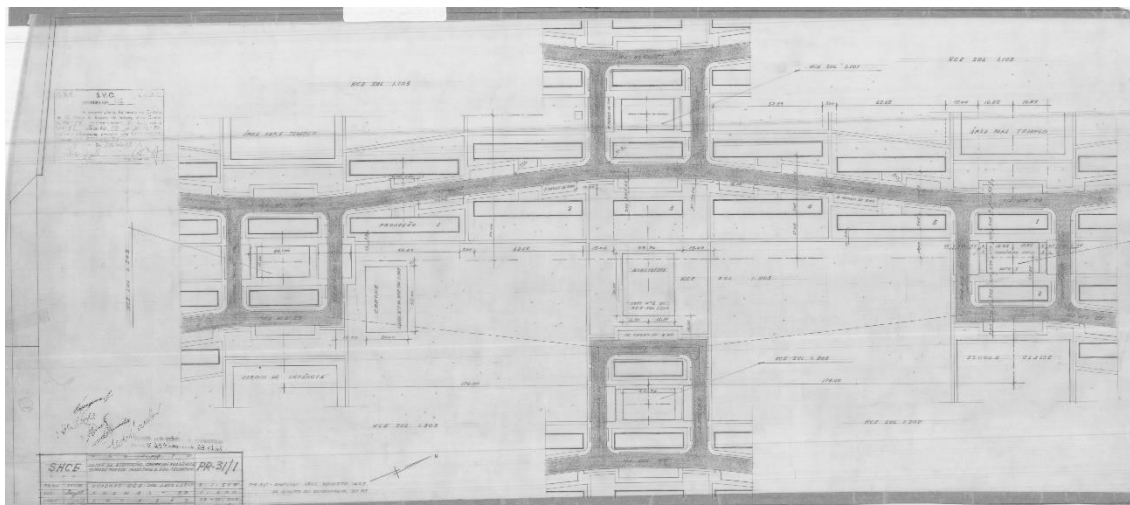
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 30/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

LOTE Nº 1 DO HCE SUL 1201, DESTINA-SE À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL.

1968 – PR - 31/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 1205 E 1207 - FOLHAS 29

ID: B - 1.568

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 29/10/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

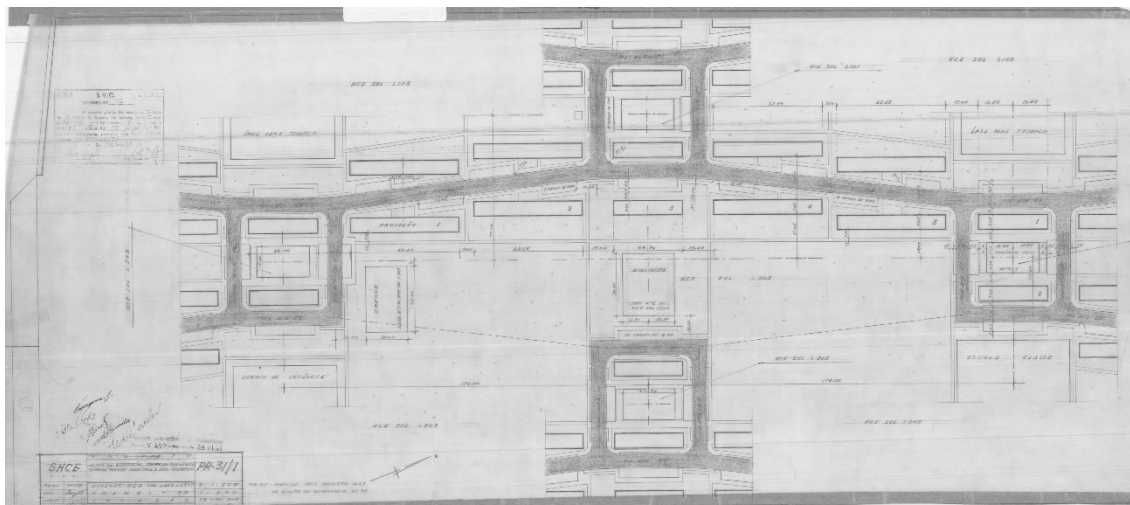
DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF - COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR - 31/1 - APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

1968 – PR - 32/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 1209 E 1211 - FOLHAS 30

ID: B - 1.570

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 04/11/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

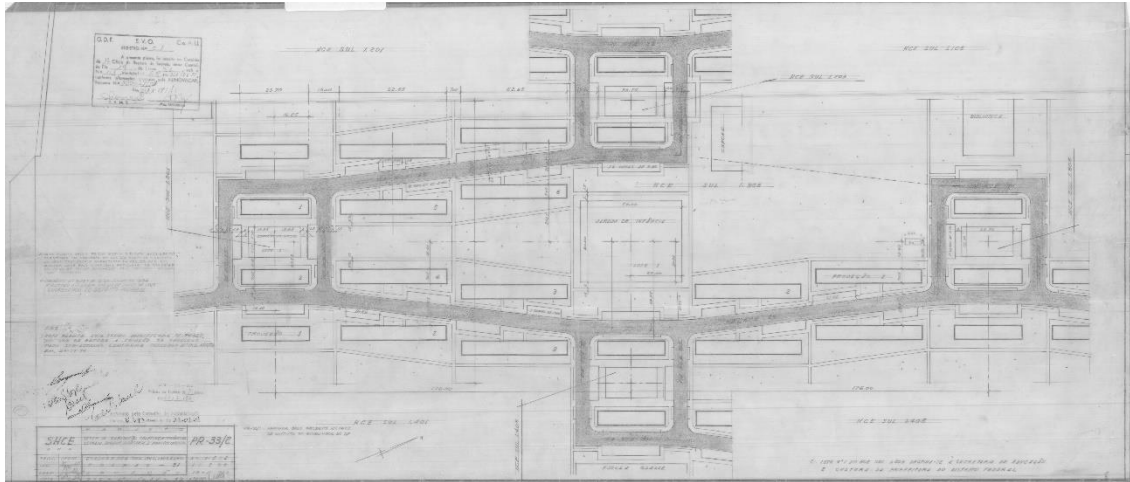
DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF - COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR - 32/1 - APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

1968 – PR - 33/2



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 1301, 1303 E 1401 - FOLHAS 31

ID: B – 1.572

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 13/11/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 33/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

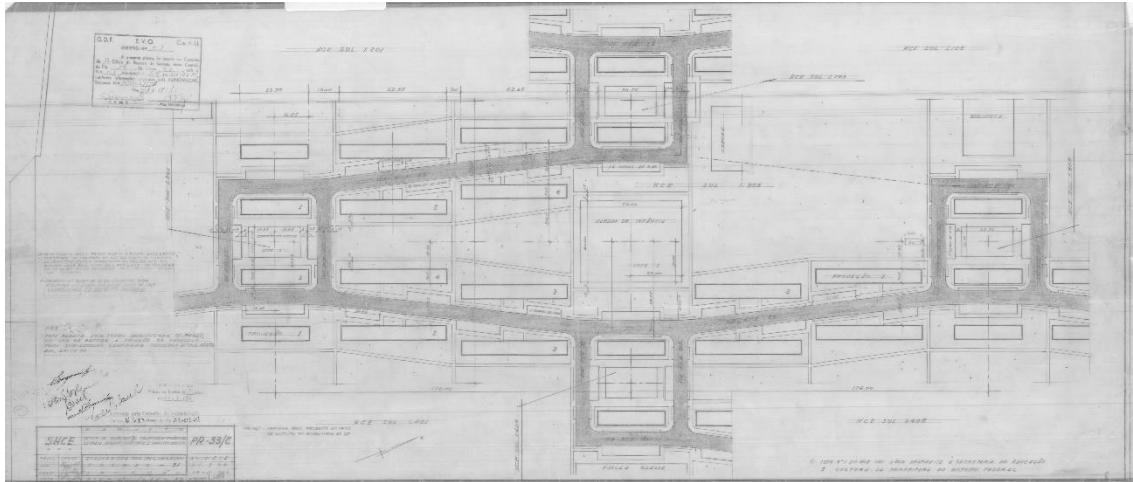
OBS. DESTAPLANTA ESTÁ SENDO MODIFICADA P/ PR – 72/1 NO QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DA PROJEÇÃO PARA SUB-ESTAÇÃO CONFORME PROCESSO Nº 155.455/73, EM 24-07-74.

2) LOTE Nº 1 DO HCE SUL 1303 DESTINA-SE À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL.

3 – ESTA PLANTA SHCE-S PR – 33/2 MODIFICA A PLANTA SHCE-S PR-33/1 REGISTRADA EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO A CRIAÇÃO DE ÁREA DESTINADA A SUBESTAÇÃO DA CEB, NO HCE-SUL QUADRA 1303, RA-I, CONFORME PROCESSO Nº 014239/83 EM 21-02-84 SENDO APROVADA PELA DECISÃO Nº 19184 – CAU 17/04/84.

4 – DECRETO Nº 8.087 DE JULHO DE 1984 PUBLICADO NO DO/DF EM 20 DE JULHO DE 1984 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

1968 – PR - 34/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 1305 E 1307 - FOLHAS 32

ID: B – 1.573

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 18/05/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

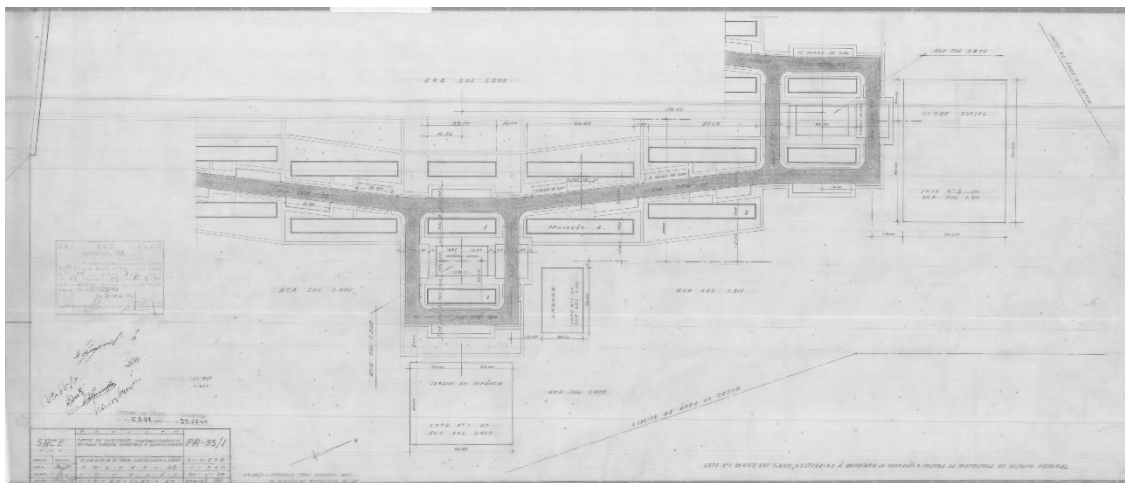
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 34/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

LOTE Nº 1 DO HCE SUL 1307 DESTINA-SE À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL.

1968 – PR – 35/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 1309, 1311 E 1409 - FOLHAS 33

ID: B – 1.575

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 20/11/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

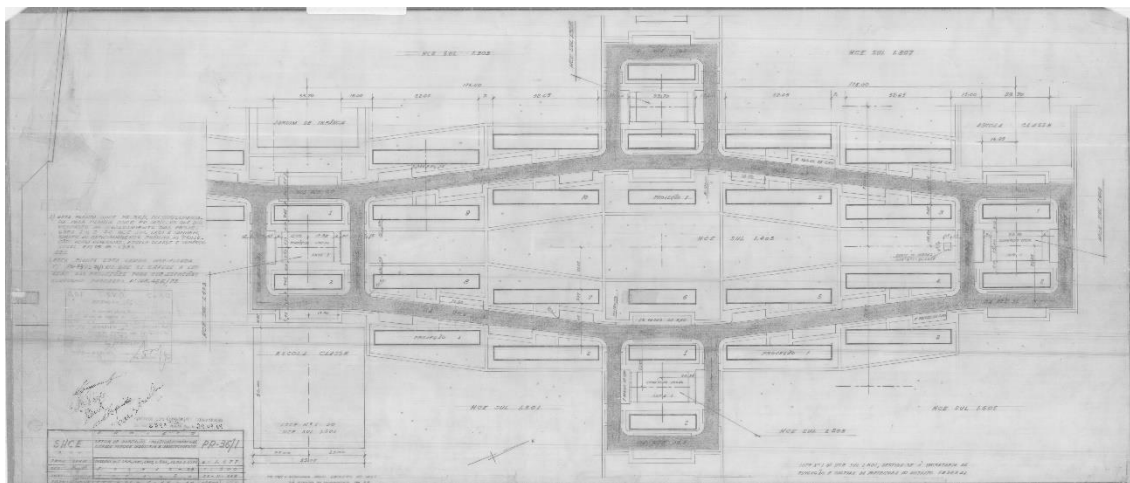
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 35/1 – APROVADA PELO DECRETO 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

LOTE Nº 1 DO HCE SUL 1409, DESTINA-SE À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL.

1968 – PR – 36/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL 1403, 1405, 1407, 1501, 1503 E 1305 - FOLHAS 34

ID: B – 1.577

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 25/11/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

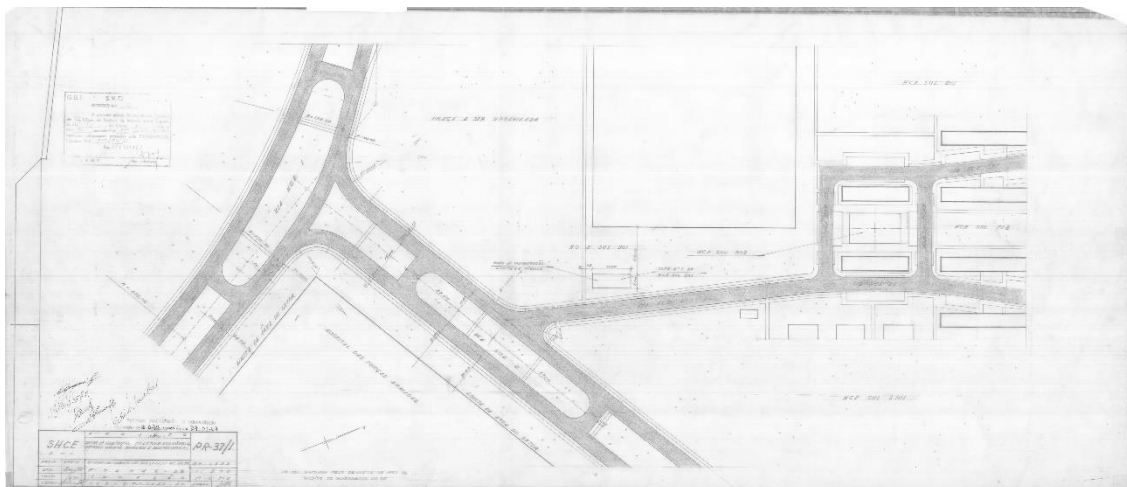
PR – 36/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

LOTE Nº 1 DO HCE SUL 1501, DESTINA-SE À SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL.

1) ESTA PLANTA ESTÁ SENDO MODIFICADA P/ PR-73/1 E 74/1 NO QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES PARA SUBESTÇÕES CONFORME PROCESSO Nº 155.455/73.

2) ESTA PLANTA SHCE PR – 36/1, FOI COMPLEMENTADA PELA PLANTA SHCE PR – 137/1, NO QUE DIZ RESPEITO AO DESLOCAMENTO DAS PROJEÇÕES 1 E 2 DO HCE – SUL 1601 E, QUANTO AO ESTACIONAMENTO PRÓXIMO AS PROJEÇÕES ACIMA REFERIDAS, ESCOLA CLASSE E COMÉRCIO LOCAL, EM 08-03-1984.



**1968 – PR – 37/1**

PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE SUL RETORNO CRUZAMENTO VIAS HCE 1,2 E 2,21 – HCE SUL 901 - FOLHAS 35

ID: B – 1.592

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 19/12/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

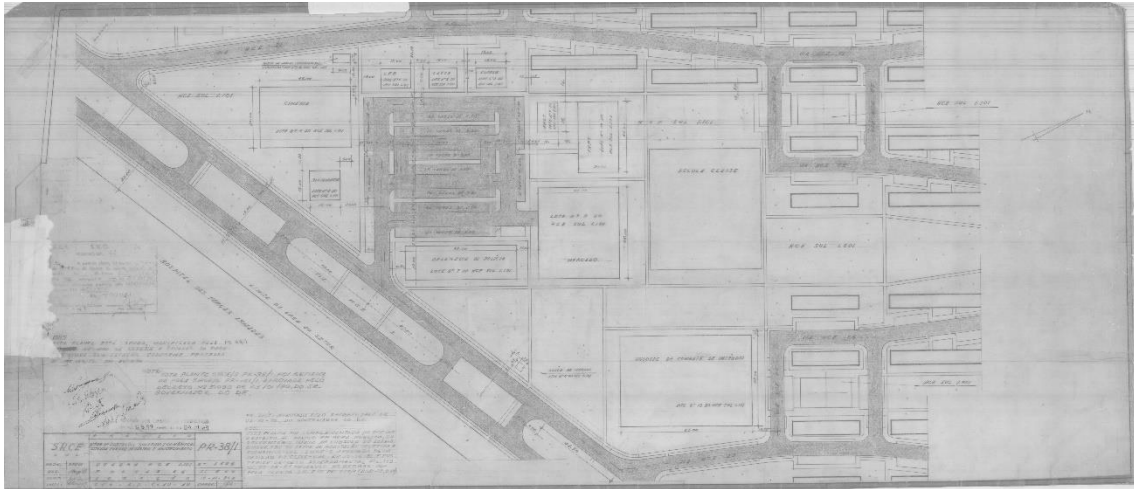
DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 37/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05/10/70 DO GOVERNADOR DO D.F.

1968 – PR – 38/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRAS HCE 1101 - FOLHAS 36

ID: B – 1.594

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 19/12/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

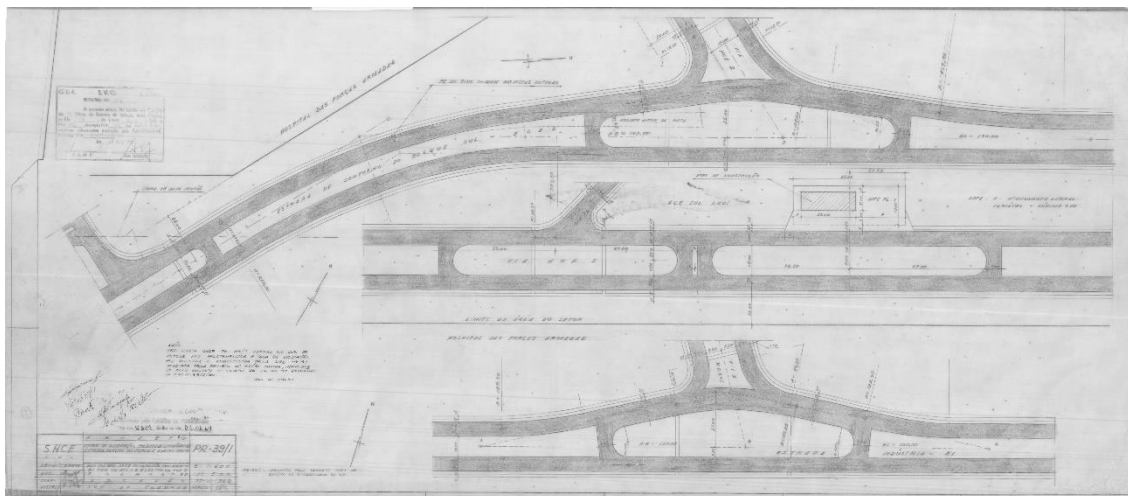
PR – 38/1 – APROVADA PELO DECRETO Nº 1467 DE 05-10-70, DO GOVERNADOR DO D.F.

OBS. ESTA PLANTA ESTÁ SENDO MODIFICADA PELA PR 69/4 QUE SE REFERE A CRIAÇÃO DA PROJEÇÃO PARA SUB-ESTAÇÃO, CONFORME PROCESSO Nº 155.455/73, EM 24/07/74.

NOTA: ESTA PLANTA SHCE/S PR – 38/1, FOI RETIFICADA PELA SHCE/S PR- 121/1, APROVADA PELO DECRETO Nº 5.080 DE 23/01/80, DO SR. GOVERNADOR DO D.F.

OBS: ESTA PLANTA FOI COMPLEMENTADA NO QUE DIZ RESPEITO AO AVANÇO EM ÁREA PÚBLICA, DO RESERVATÓRIO D'ÁGUA NO SUBSOLO DO LOTE – 8 – QUADRA 1101 DO SETOR DE HABITAÇÃO COLETIVA E ECONÔMICA -SUL – SHCE-S, APROVADA PELA DECISÃO Nº 45/81 – CAU, EM 30-06-81 E POSTERIOR DECRETO GOVERNAMENTAL Nº 6069 DE 15-08-81 PROCESSO Nº 017.635 – GDF PELA PLANTA SHCE-S PR – 127/1 (BSB – 29-9-81).

1968 – PR – 39/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
HCE SUL 1401 LOTE PL – 2, BALÕES CRUZAMENTOS E COM VIA HCE I E ECBS COM VIA HCE 2 - FOLHAS 37  
ID: B – 1.600

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 27/12/1968

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

DESENHO: FERNANDO MUZZI ALVES PINTO

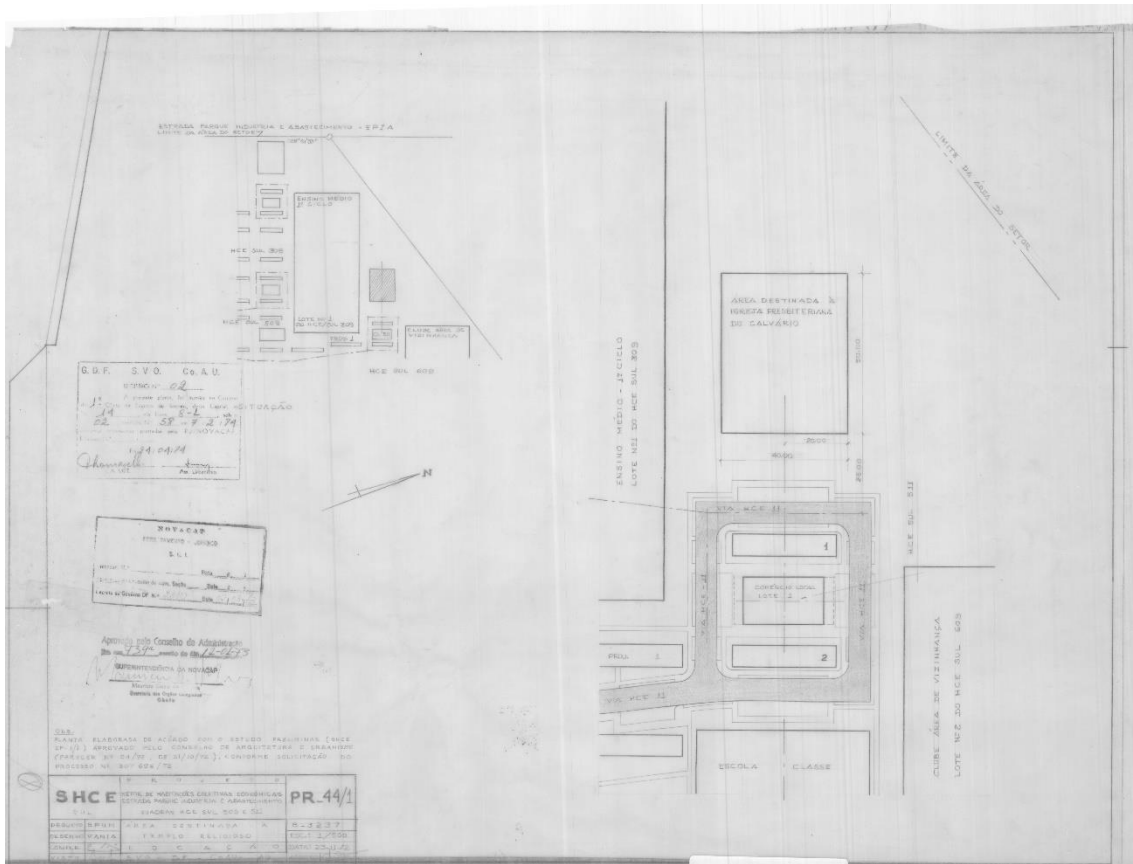
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

PR – 39/1 – APROVADA PELO DECRETO 1467 DE 05-10-70, DO GOVERNADOR DO D.F.

NOTA: ESTA PLANTA SHCE PR – 39/1, APENAS NO QUE SE REFERE AOS AFASTAMENTOS E TAXA DE OCUPAÇÃO,  
FOI ANULADA E SUBSTITUÍDA PELA NGB – 19/91 APROVADA PELA DECISÃO Nº 25/91 – CAUMA, HOMOLOGADA  
PELO DECRETO Nº 13.270 DE 26-06-91, PROCESSO Nº 030.019865/90.

1972 – PR – 44/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO – QUADRAS HCE SUL 509 E 511

ÁREA DESTINADA À TEMPLO RELIGIOSO

ID: B – 3237

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 23/11/1972

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: SPUM/SVO (SEÇÃO DE PROJETOS DE URBANISMO METROPOLITANO)

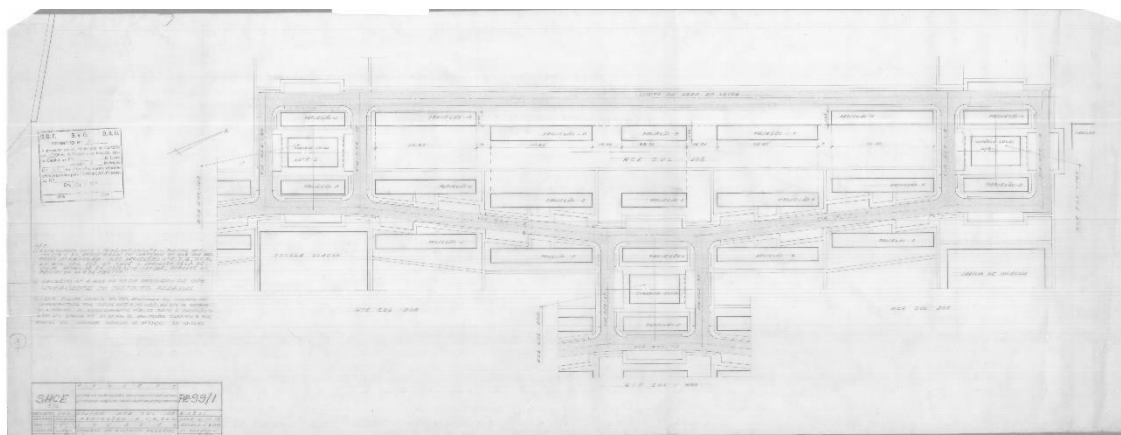
DESENHO: VANIA

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

OBS.: PLANTA ELABORADA DE ACÓRDO COM O ESTUDO PRELIMINAR (SHCE EP – 1/1) APROVADO PELO CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO (PARECER Nº 04/72, DE 31/10/72); CONFORME SOLICITAÇÃO DO PROCESSO Nº 307.696/72.

1978 – PR – 99/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRA – HCE SUL 105 PROJEÇÕES 6, 7, 8, 9 E 10

ID: B – 5.931

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: SÓSTENIS

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

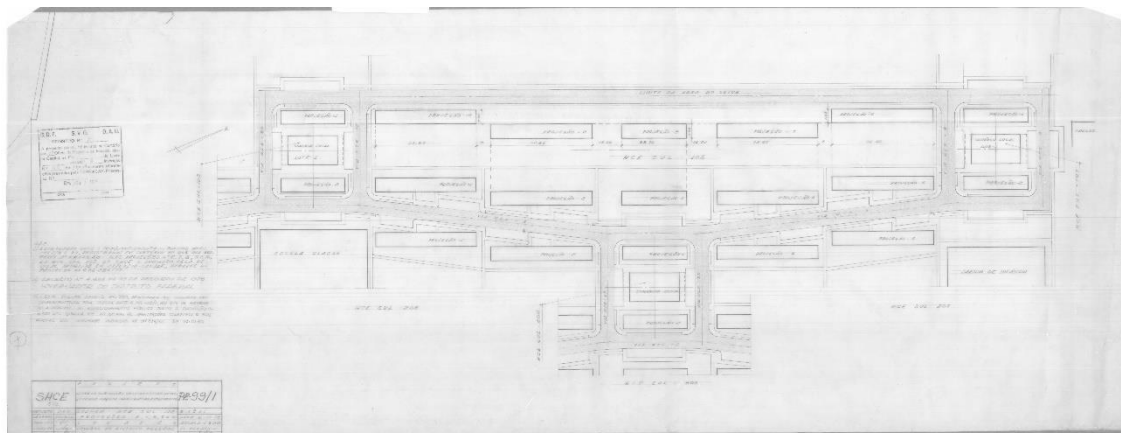
ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 99/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 4/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO À CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES Nº 6, 7, 8, 9 E 10, DA HCE SUL 105, DO SHCE -S, APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78 EM 27/07/78 – CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.

2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

3) – ESTA PLANTA SHCE-S PR 99/1, REGISTRADA EM CARTÓRIO, FOI COMPLEMENTADA PELA PLANTA SHCE-S PR 135/1, NO QUE SE REFERE AO ACRÉSCIMO DO ESTACIONAMENTO PÚBLICO JUNTO À PROJEÇÃO 4 – BLOCO “D” – QUADRA 105 DO SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS E ECONÔMICAS SUL, CONFORME PROCESSO Nº 011274/83, EM 03-10-83.

1978 – PR – 99/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRA – HCE SUL 105 PROJEÇÕES 6, 7, 8, 9 E 10

ID: B – 5.931

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: SÓSTENIS

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

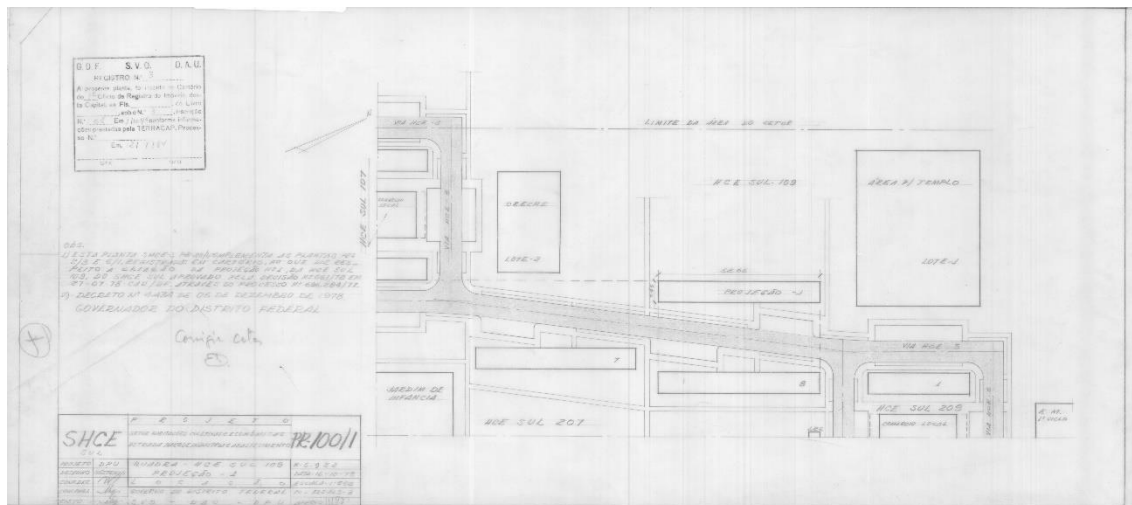
ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 99/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 4/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO À CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES Nº 6, 7, 8, 9 E 10, DA HCE SUL 105, DO SHCE -S, APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78 EM 27/07/78 – CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.

2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

3) – ESTA PLANTA SHCE-S PR 99/1, REGISTRADA EM CARTÓRIO, FOI COMPLEMENTADA PELA PLANTA SHCE-S PR 135/1, NO QUE SE REFERE AO ACRÉSCIMO DO ESTACIONAMENTO PÚBLICO JUNTO À PROJEÇÃO 4 – BLOCO “D” – QUADRA 105 DO SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS E ECONÔMICAS SUL, CONFORME PROCESSO Nº 011274/83, EM 03-10-83.

1978 – PR – 100/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
 QUADRA – HCE SUL 109 PROJEÇÃO - 1

ID: B – 5.932

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: SÓSTENIS

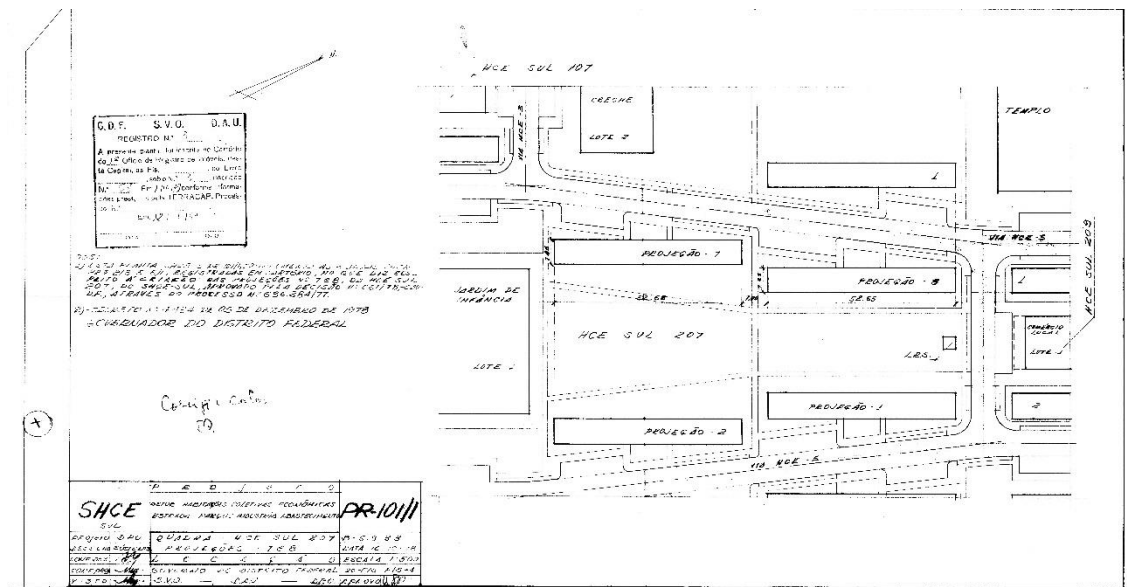
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 100/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 6/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO A CRIAÇÃO DA PROJEÇÃO Nº 1, DA HCE SUL 109, DO SHCE -SUL APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78 EM 27-07-78 – CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.

2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

1978 – PR – 101/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
 QUADRA – HCE SUL 207 PROJEÇÕES – 7 E 8

ID: B – 5.933

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: SÓSTENIS

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

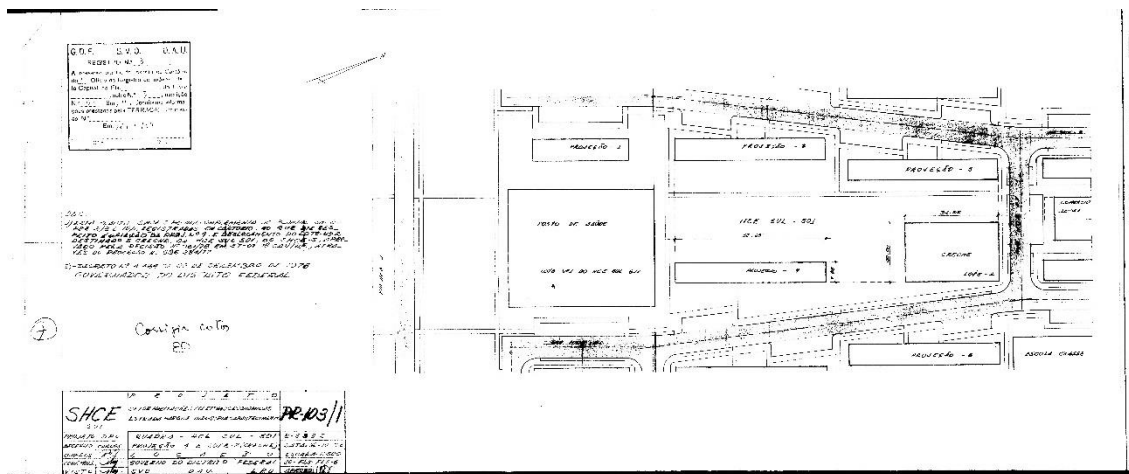
ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 101/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 6/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO À CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES Nº 7 E 8, DA HCE SUL 207, DO SHCE -SUL APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78 EM 27-07-78 – CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.

2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.



1978 – PR – 103/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
 QUADRA – HCE SUL – 501 - PROJEÇÃO – 4 E LOTE 2 (CRECHE)

ID: B – 5.935

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: CARLOS

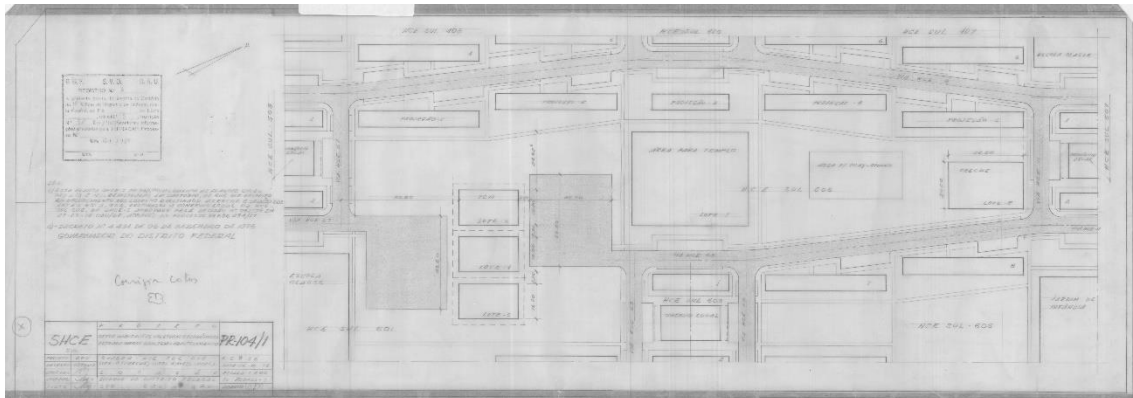
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 103/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 6/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO À CRIAÇÃO DA PROJ. Nº 4, E DESLOCAMENTO DO LOTE Nº 2 DESTINADO A CRECHE, DA HCE SUL 501, DO SHCE-S APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78 EM 27-07-78 – CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.

2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

1978 – PR – 104/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRA – HCE SUL 505 - LOTE 2 (CRECHE) – LOTES 3, 4 E 5 (C. LOCAL)

ID: B – 5.936

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: SÔSTENIS

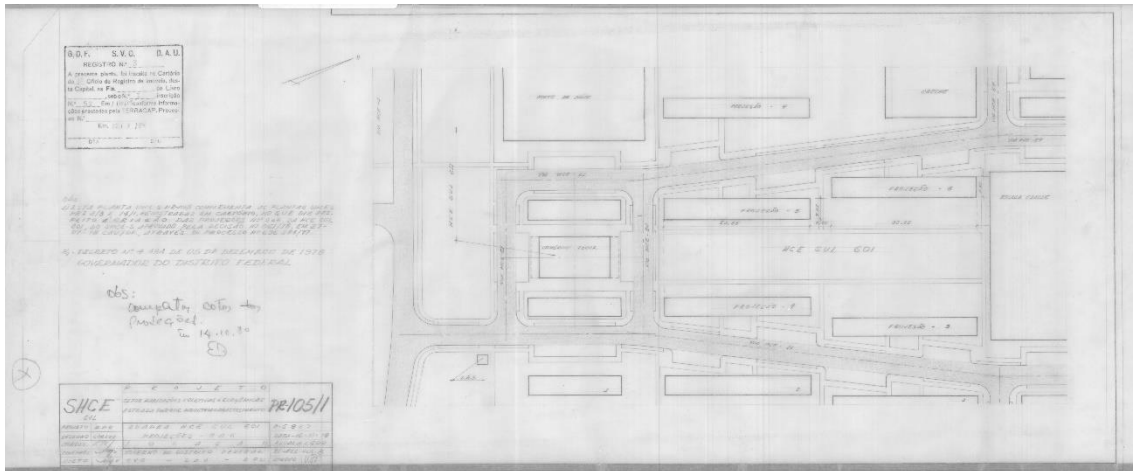
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 104/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 12/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO AO DESLOCAMENTO DOS LOTE Nº 2 DESTINADO A CRECHE E CRIAÇÃO DOS LOTES Nº 3, 4 E 5, DESTINADOS A COMÉRCIO LOCAL DA HCE SUL 505, DO SHCE-S APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78 EM 27-07-78 – CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.

2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

1978 – PR – 105/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
 QUADRA – HCE SUL 601 – PROJEÇÕES – 5 E 6

ID: B – 5.937

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: CARLOS

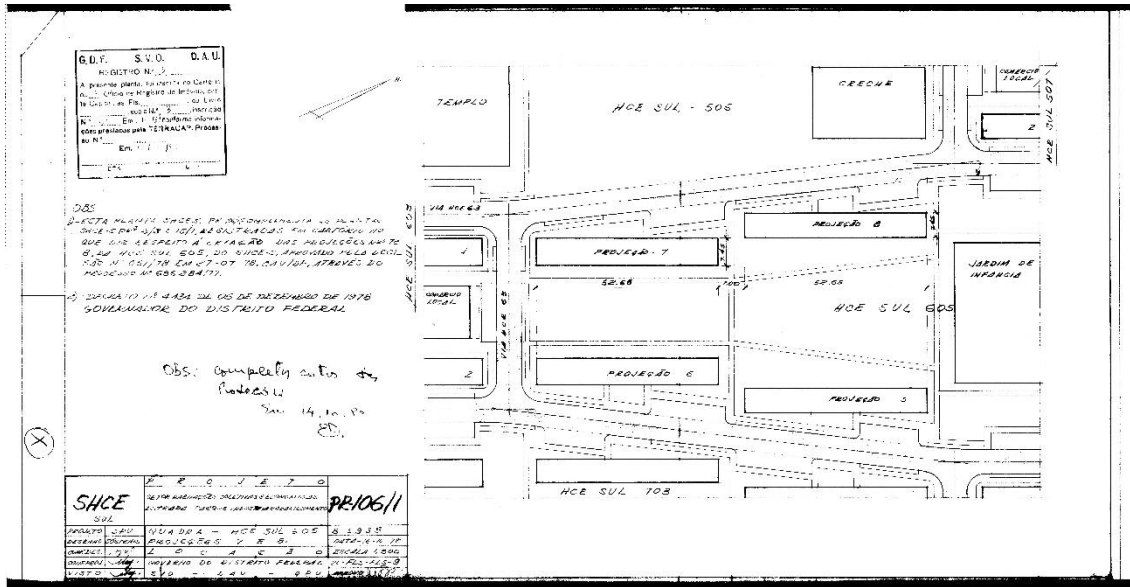
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

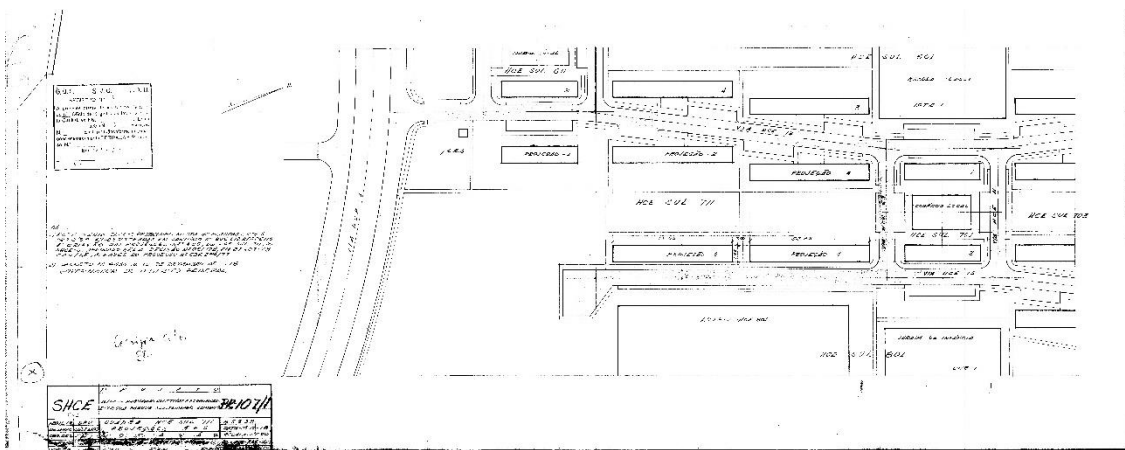
OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 105/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 14/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO À CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES Nº 5 E 6, DA HCE SUL 601, DO SHCE-S APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78 EM 27-07-78 – CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.

2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

1978 – PR – 106/1



1978 – PR – 107/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRA – HCE SUL 711 – PROJEÇÕES 4 E 5

ID: B – 5.939

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: SÔSTENIS

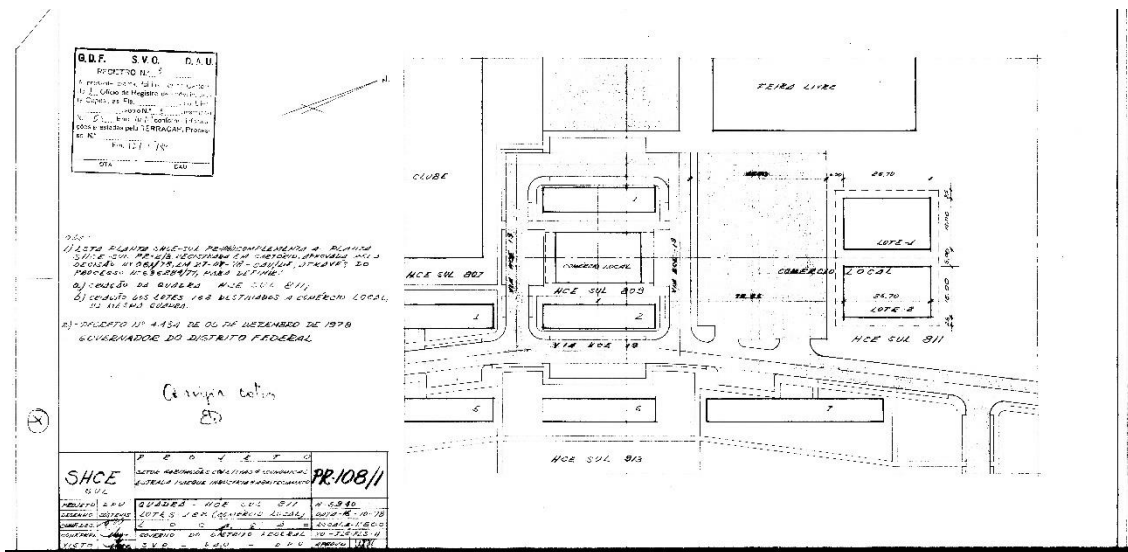
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 107/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 14/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO À CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES Nº 4 E 5, DA HCE SUL 711, DO SHCE-S APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78 EM 27-07-78 – CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.

2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

1978 – PR – 108/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
 QUADRA – HCE SUL 811 – LOTES – 1 E 2 (COMÉRCIO LOCAL)

ID: B – 5.940

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: SÔSTENIS

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

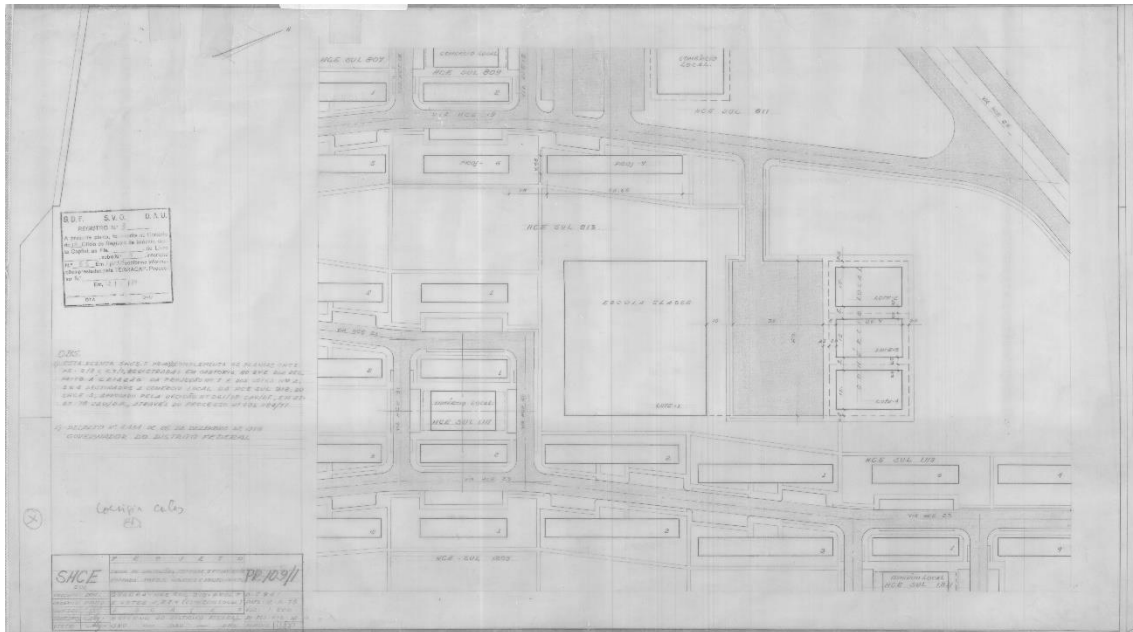
OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 108/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3, REGISTRADA EM CARTÓRIO, APROVADA PELA DECISÃO Nº 061/78 EM 27-07-78 – CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77, PARA DEFINIR:

a) CRIAÇÃO DA QUADRA – HCE SUL 811;

b) CRIAÇÃO DOS LOTES 1 E 2 DESTINADOS A COMÉRCIO LOCAL, NA MESMA QUADRA;

2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

1978 – PR – 109/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRA – HCE SUL 913 – PROJ. 7 E LOTES 2, 3 E 4 (COMÉRCIO LOCAL)

ID: B – 5.941

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: PAULO

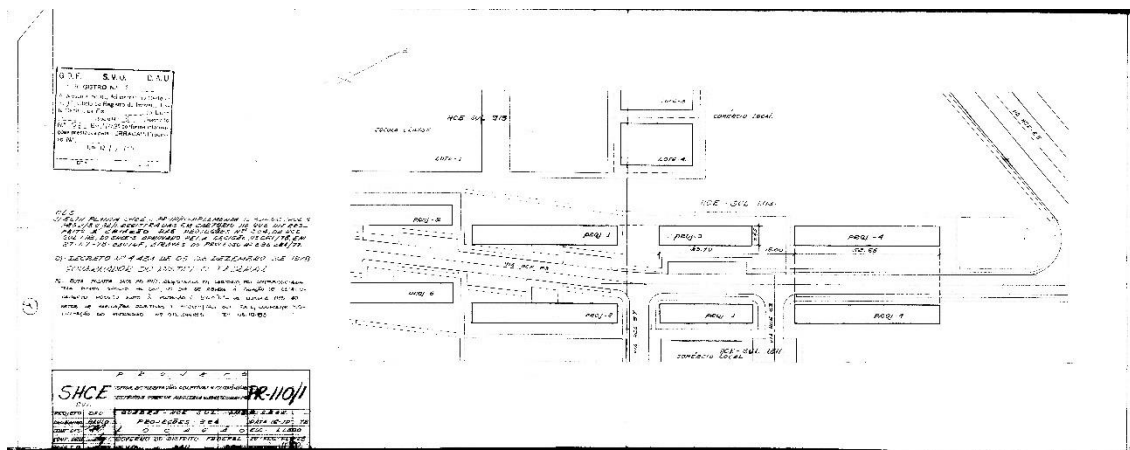
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 109/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 27/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO À CRIAÇÃO DAS PROJEÇÃO Nº 7 E DOS LOTES Nº 2, 3 E 4 DESTINADOS A COMÉRCIO LOCAL DA HCE SUL 913, DO SHCE-S, APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78– CAU/DF, EM 27-07-78 CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.

2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

1978 – PR – 110/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
 QUADRA – HCE SUL 1113 – PROJEÇÕES - 3 E 4

ID: B – 5.942

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: PAULO

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

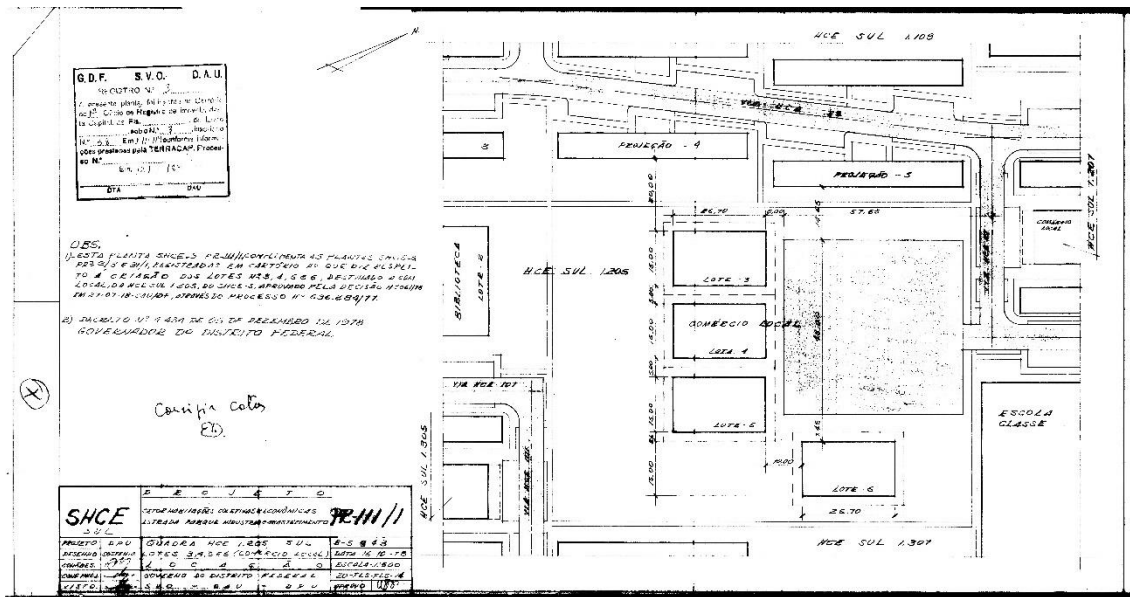
OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 110/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 32/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO À CRIAÇÃO DAS PROJEÇÃO Nº 7 E DOS LOTES Nº 3 E 4, DA HCE SUL 1113, DO SHCE-S APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78– CAU/DF, EM 27-07-78 CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.

2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

3) – ESTA PLANTA SHCE PR 110/1, REGISTRADA EM CARTÓRIO, FOI COMPLEMENTADA PELA PLANTA SHCE-S PR 136/1, NO QUE SE REFERE À CRIAÇÃO DE ESTACIONAMENTO PÚBLICO JUNTO À PROJEÇÃO 4 – BLOCO “D” - DA QUADRA 1113 DO SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS E ECONÔMICAS SUL – RAI, CONFORME SOLICITAÇÃO DO PROCESSO Nº 011.0244/83, EM 03.10.83.



1978 – PR – 111/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
 QUADRA – HCE SUL 1205 – LOTES 3, 4, 5 E 6 (COMÉRCIO LOCAL)

ID: B – 5.943

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: SÔSTENIS

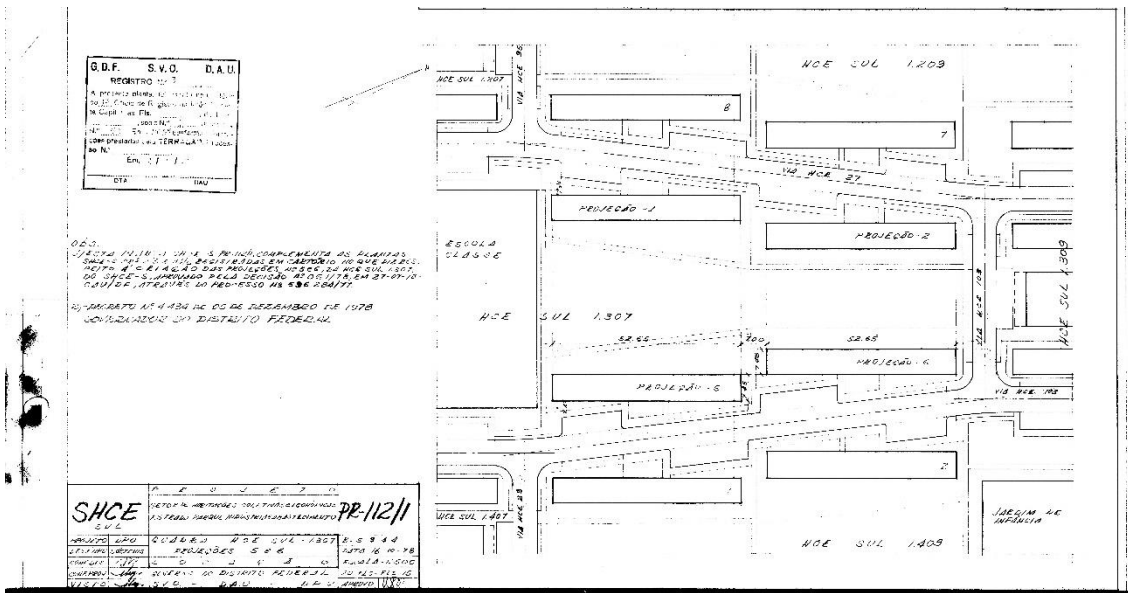
AUTORIA: SVO - DF - COAU - AU

ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 111/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 31/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO À CRIAÇÃO DOS LOTES Nº 3, 4, 5 e 6, DESTINADO A COM. LOCAL, DA HCE SUL 1205, DO SHCE-S, APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78 EM 27-07-78 - CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.

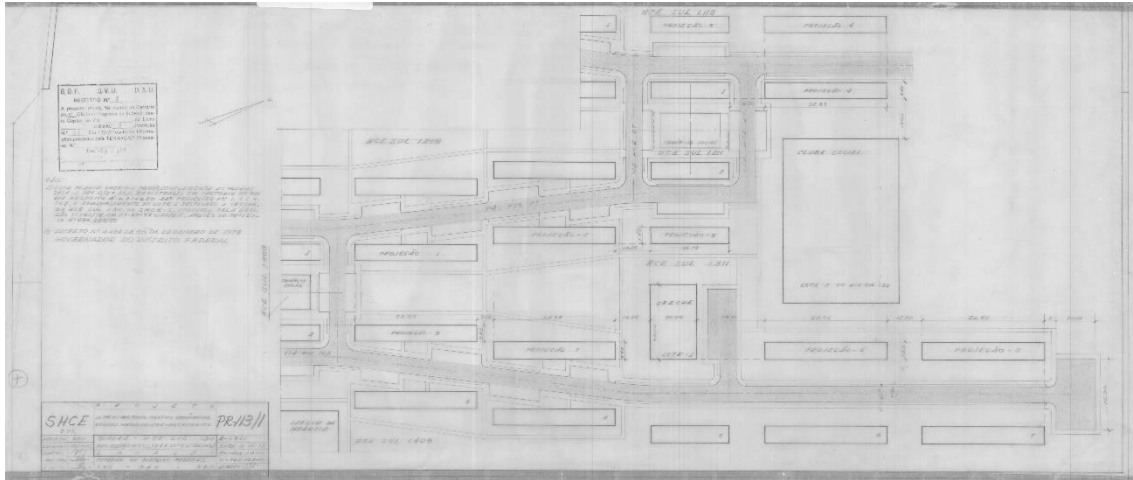
2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

1978 – PR – 112/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
 QUADRA – HCE SUL 1307 – PROJEÇÕES – 5 E 6  
 ID: B – 5.944  
 ESCALA: 1/500  
 DATA/ANO: 16/10/1978  
 CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO  
 LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL  
 PROJ: DPU  
 DESENHO: SÓSTENIS  
 AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU  
 ANOTAÇÕES:  
 OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 112/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 34/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO À CRIAÇÃO DOS LOTES Nº 5 E 6, DA HCE SUL 1307 DO SHCE-S, APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78 EM 27-07-78 - CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.  
 2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

1978 – PR – 113/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRA – HCE SUL 1311 – PROJEÇÕES – 3, 4, 5, 6, 7 E 8 E LOTE - 1 (CRECHE).

ID: B – 5.945

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: SÓSTENIS

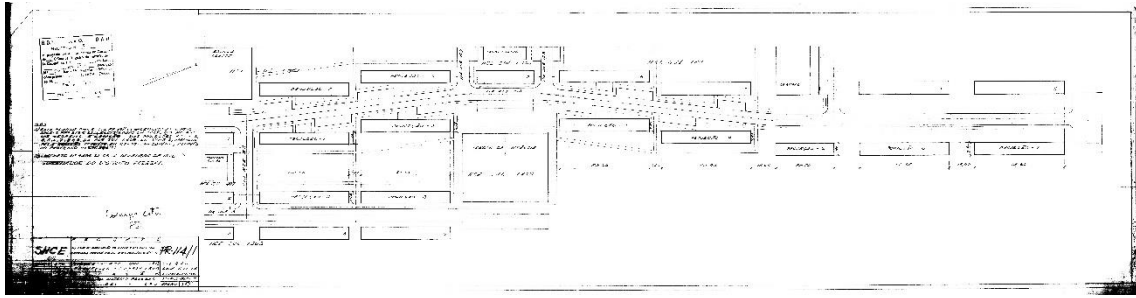
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 113/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 35/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO À CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES Nº 3, 4, 5, 6, 7 E 8, E REMANEJAMENTO DO LOTE – 1 DESTINADO À CRECHE, DA HCE SUL 1311, DO SHCE-S, APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78 EM 27-07-78 - CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.

2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

1978 – PR – 114/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRA – HCE SUL 1409 – PROJEÇÕES – 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 E 9.

ID: B – 5.946

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

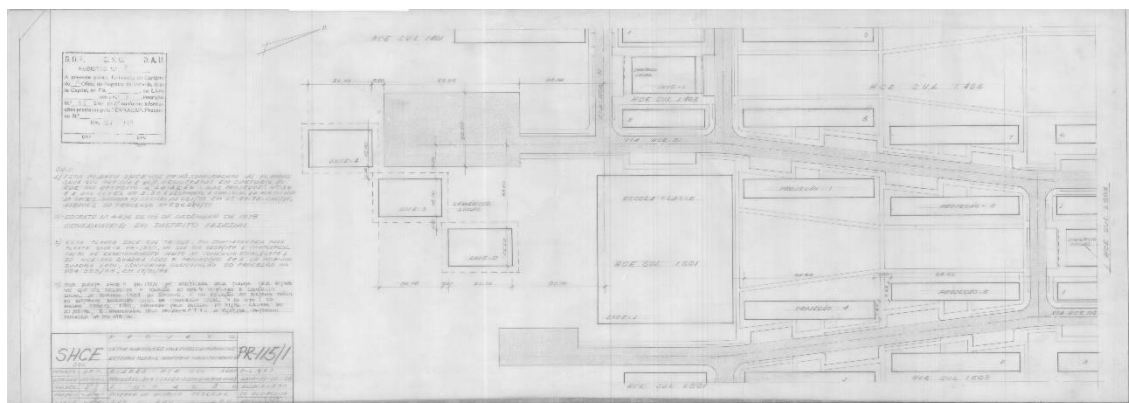
DESENHO: -

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE-S PR – 114/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 35/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO À CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES Nº 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 E 9, DA HCE SUL 1409, DO SHCE-S, APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78 EM 27-07-78 - CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.  
2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

1978 – PR – 115/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
 QUADRA – HCE SUL 1501 – PROJEÇÕES – 3 E 4 E LOTES – 2, 3 E 4 (COMÉRCIO LOCAL)

ID: B – 5.947

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

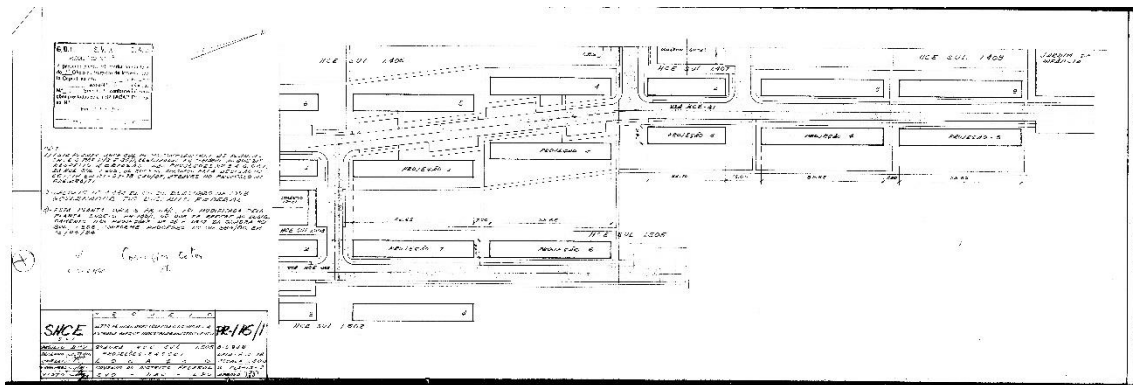
DESENHO: SÔSTENIS

AUTORIA: SVO - DF - COAU - AU

ANOTAÇÕES:

- OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE SUL PR – 115/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 36/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO À CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES Nº 3 E 4 DOS LOTES Nº 2, 3, 4 DESTINADOS A COM. LOCAL DA HCE SUL 1409, DO SHCE-S, APROVADO P/ DECISÃO Nº 061/78 EM 27-07-78 - CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.
- 2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.
- 3) – ESTA PLANTA SHCE – SUL PR 115/1 COMPLEMENTADA PELA PLANTA SHCE- S PR - 137/1, NO QUE DIZ RESPEITO A COMPLEMENTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO JUNTO AO COMÉRCIO LOCAL E LOTE 1 DO HCE-SUL QUADRA 1501 E PROJEÇÕES 1 E 2 DO HCE-SUL QUADRA 1601, CONFORME SOLICITAÇÃO DO PROCESSO Nº 004.303/83, EM 17/01/84.
- 4) ESTA PLANTA SHCE-S PR 115/1 FOI MODIFICADA PELA PLANTA URB 81/95 NO QUE DIZ RESPEITO A LOCALIZAÇÃO DO LOTE 4 DESTINADO A COMÉRCIO LOCAL DA QUADRA 1501 DO SHCE-S, E EM RELAÇÃO AO SISTEMA VIÁRIO DO ENTORNO DAQUELES LOTES DE COMÉRCIO LOCAL E DO LOTE 1 DO MESMO SHCE-S 1501, APROVADA PELA DECISÃO Nº 41/86 – CAUMA DE 21/05/86, E HOMOLOGADA PELO DECRETO 19.711 DE 02/09/86, CONFORME PROCESSO Nº 066.898/85.

1978 – PR – 116/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
QUADRA – HCE SUL 1505 – PROJEÇÕES – 3, 4, 5, 6 E 7.

ID: B – 5.948

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: SÓSTENIS

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

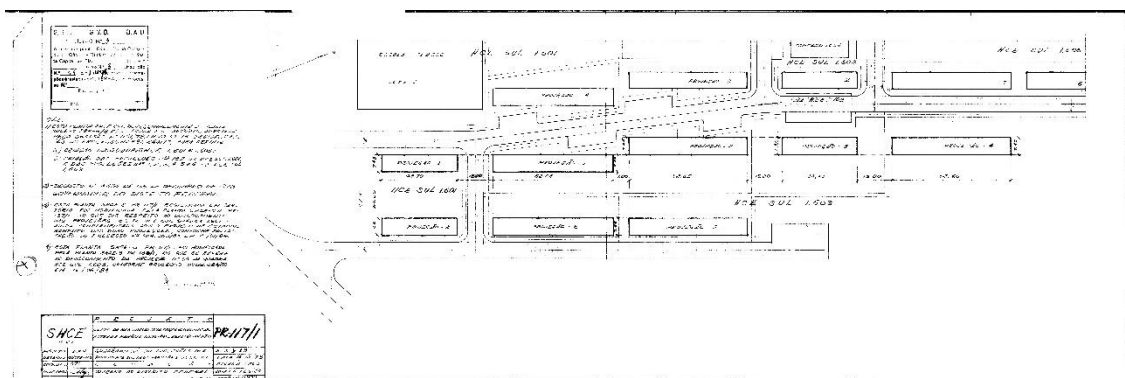
ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE SUL PR – 116/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3 E 36/1, REGISTRADAS EM CARTÓRIO NO QUE DIZ RESPEITO À CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES Nº 3, 4, 5, 6 E 7, DA HCE SUL 1505, DO SHCE-S, APROVADO P/ DECISÃO Nº 061/78 EM 27-07-78 - CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77.

2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

3) – ESTA PLANTA SHCE – S PR 116/1, FOI MODIFICADA PELA PLANTA SHCE-S PR-138/1, NO QUE SE REFERE AO DESLOCAMENTO DAS PROJEÇÕES Nº 06 E Nº 07 DA QUADRA HCE-SUL 1505, CONFORME PROCESSO Nº 012.284/80 EM 12/06/84.

1978 – PR – 117/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO (EPIA) – CRECHE – LOTE 2 QUADRA 501

ID: B – 5060

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 21/12/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE/S

PROJ: DPU

DESENHO: ALICE

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE/S PR-118/1 FOI ELABORADO PARA DEFINIR O GABARITO E NORMAS DE CONSTRUÇÃO PARA O LOTE Nº 2 DO QUADRO 501 DO SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS SUL, APROVADA PELO CAU EM 19/12/78 – DECISÃO Nº 117/78, CONFORME O PROCESSO DE Nº 024881/78.

2) GABARITO E NORMAS DE CONSTRUÇÃO

A) DESTINAÇÃO: CRECHE E/OU MATERNAL

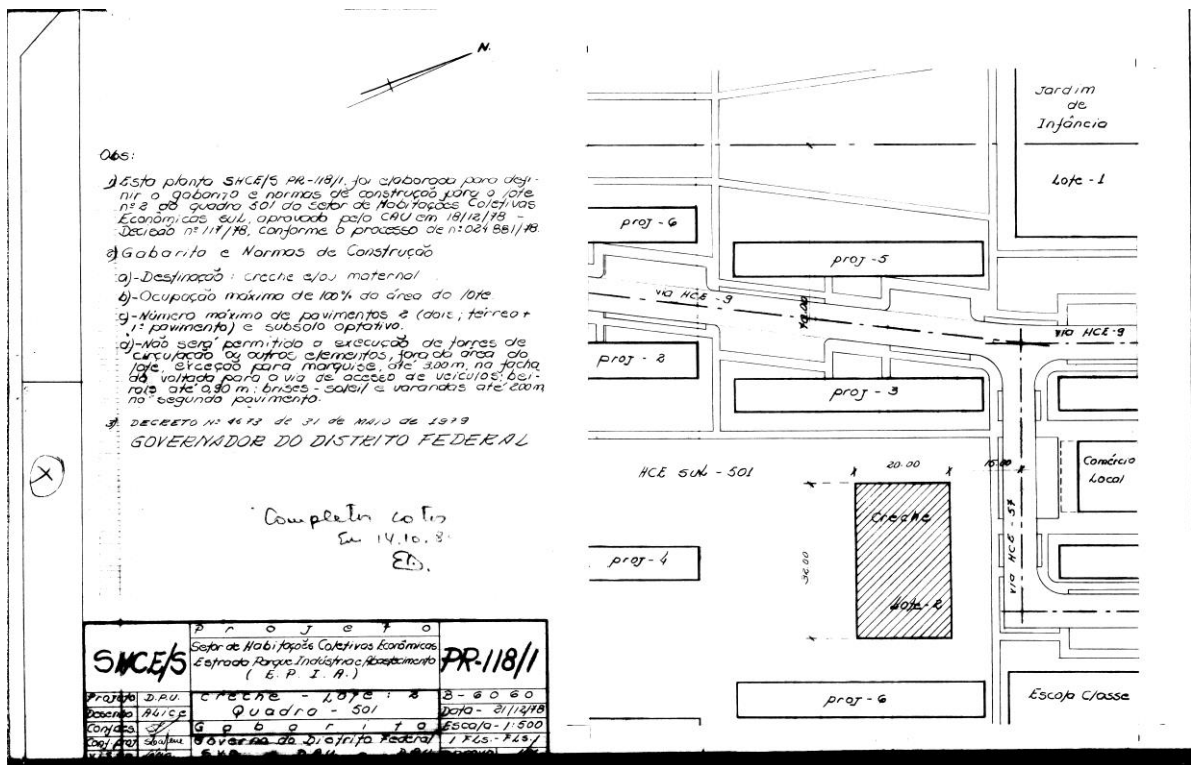
B) OCUPAÇÃO MÁXIMA DE 100 % DA ÁREA DO LOTE

C) NÚMERO MÁXIMO DE PAVIMENTOS 2 (DOIS; TÉRREO + 1º PAVIMENTO) E SUBSOLO OPTATIVO.

D) NÃO SERÁ PERMITIDA A EXECUÇÃO DE TORRES DE CIRCULAÇÃO OU OUTROS ELEMENTOS, FORA DA ÁREA DO LOTE EXCEÇÃO PARA MARQUISE, ATÉ 3,00 M, NA FACHADA VOLTADA PARA A VIA DE ACESSO DE VEÍCULOS; BEIRAIS ATÉ 0,090 M; BRISES-SOLEIL E VARANDAS ATÉ 200 M NO SEGUNDO PAVIMENTO.

3) DECRETO Nº 4673 DE 31 DE MAIO DE 1979

1978 – PR – 118/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
 QUADRA – HCE SUL 1601 – PROJEÇÕES – 1 E 2 – QUADRA HCE SUL 1603 PROJEÇÕES – 1, 2, 3, 4, 5 E 6.

ID: B – 5.949

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 16/10/1978

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: SÔSTENIS

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

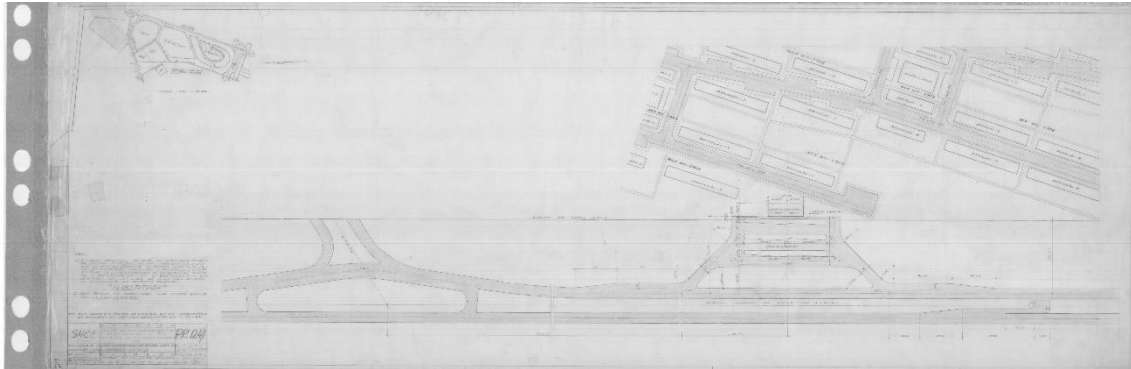
ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE SUL PR – 117/1, COMPLEMENTA AS PLANTAS SHCE-S PRS 2/3, REGISTRADAS EM CARTÓRIO APROVADO PELA DECISÃO Nº 061/78 EM 27-07-78 - CAU/DF, ATRAVÉS DO PROCESSO Nº 696.284/77, PARA DEFINIR:

- a) CRIAÇÃO DAS QUADRAS HCE 1601 E 1603;
- b) CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES Nº 1, 2, 3, 4, 5 E 6 NA HCE SUL 1603.
- 2) - DECRETO Nº 4.434 DE 05 DE DEZEMBRO DE 1978 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.
- 3) – ESTA PLANTA SHCE – SUL PR 117/1 REGISTRADA EM CARTÓRIO FOI MODIFICADA PELA PLANTA SHCE- S PR - 137/1, NO QUE DIZ RESPEITO AO DESLOCAMENTO DAS PROJEÇÕES 1 E 2 DO HCE-SUL QUADRA 1601 E AINDA COMPLEMENTADA COM O PROJETO DE ESTACIONAMENTO DAS DUAS PROJEÇÕES, CONFORME SOLICITAÇÃO DO PROCESSO Nº 004.303/83, EM 17/01/84.
- 4) ESTA PLANTA SHCE-S PR 117/1 FOI MODIFICADA PELA PLANTA SHCE-S PR 138/1, NO QUE SE REFERE AO DESLOCAMENTO DA PROJEÇÃO Nº 04 DA QUADRA HCE-SUL 1603, CONFORME PROCESSO Nº 012,284/80 EM 12/06/84.





**1980 – PR – 124/1**

PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS – SUL ESTRADA DE CONTORNO DO BOSQUE SUL  
ÁREA P/ TERMINAL DE ÔNIBUS URBANO E RETORNO NA E.C.B.

ID: B – 7.200

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 14/04/1980

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: CÍCERA

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

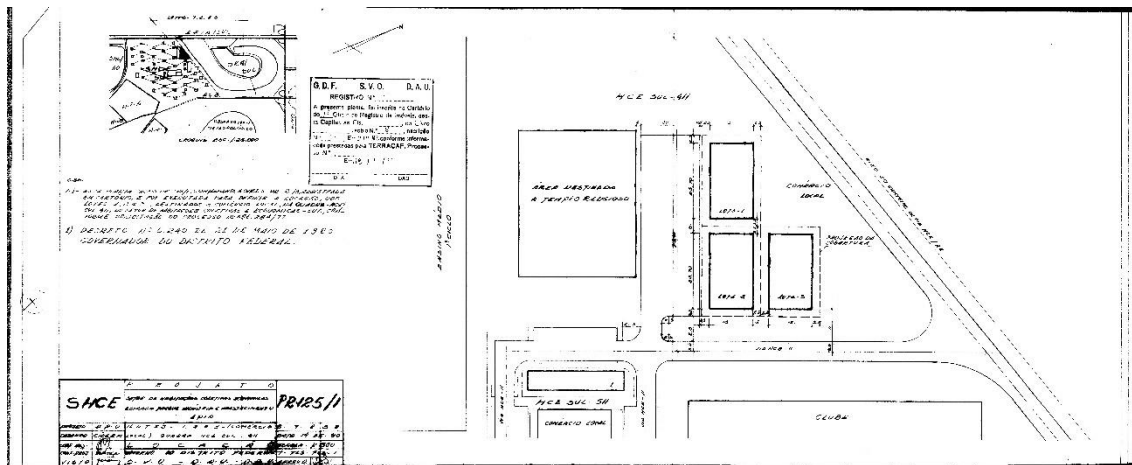
ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) A PLANTA SHCE/SUL PR – 124/1 FOI EXECUTADA CONFORME DECISÃO Nº 63/80 – CAU – DF PARA DEFINIR A CRIAÇÃO DA ÁREA P/ TERMINAL DE ÔNIBUS URBANO, NO SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS E ECONÔMICAS SUL, E RETORNO NA ESTRADA CONTORNO DO BOSQUE (ECB), CONFORME A SOLICITAÇÃO DO PROC. Nº 689.401/ 77, E FOI APROVADA PELO DEC. Nº 5.222 DE 13 DE MAIO DE 1980 DO GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL. “SUBSTITUTA”.

2) ESTA PLANTA FOI SUBSTITUIDA PELA PLANTA SHCE-S PR – 138/1, EM 12/06/84.

NOTA: ESTA PLANTA É O ORIGINAL DA SHCE/SUL E.P 8/1, TRANSFORMADA EM SHCE/SUL PR – 124/1, SEM MODIFICAÇÕES, EM 9/05/80.

1980 – PR – 125/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO - EPIA

LOTES – 1, 2 E 3 – (COMÉRCIO LOCAL) QUADRA – HCE SUL - 411

ID: B – 7.252

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 14/05/1980

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: CÍCERA

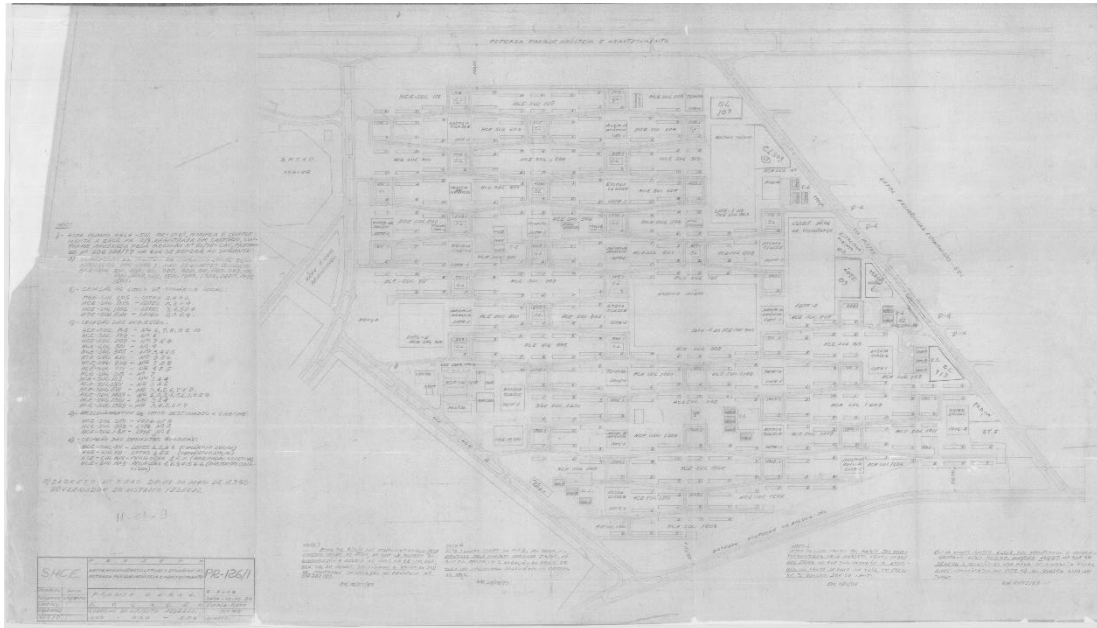
AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) – ESTA PLANTA SHCE – S PR – 125/1, COMPLEMENTA A SHCE – S PR – 2/3, REGISTRADA EM CARTÓRIO E FOI EXECUTADA PARA DEFINIR A LOCAÇÃO, DOS LOTES 1, 2 E 3, DESTINADOS A COMÉRCIO LOCAL, NA QUADRA – HCE/SUL 411, DO SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS E ECONOMICAS – SUL, CONFORME SOLICITAÇÃO DO PROCESSO Nº 696.284/77.

2) DECRETO Nº 5.240 DE 21 DE MAIO DE 1980.

1980 – PR – 126/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS ESTRADA PARQUE INDÚSTRIA E ABASTECIMENTO  
PLANTA GERAL

ID: B – 7.256

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 19/05/1980

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE

PROJ: DPU

DESENHO: SÔSTENIS

AUTORIA: SVO - DF – COAU - AU

ANOTAÇÕES:

OBS: 1) – ESTA PLANTA SHCE – SUL PR – 123/1, MODIFICA E COMPLEMENTA A SHCE PR – 2/3, REGISTRADA EM CARTÓRIO, CONFORME APROVADO PELA DECISÃO Nº 61/78 – CAU, PROCESSO Nº 696.284/77 NO QUE SE REFERE AO SEGUINTE:

SUPRESSÃO DE 18 LOTES DE COMÉRCIO LOCAL RECONHECIDOS POR LOTE 1, NAS SEGUINTE QUADRAS HCE-SUL 201, 409, 611, 709, 809, 911, 1103, 1107, 1111, 1203, 1207, 1211, 1301, 1205, 1309, 1403, 1402, 1503.

– CRIAÇÃO DE LOTES DE COMÉRCIO LOCAL:

HCE- SUL 505 – LOTES 3, 4 E 5.

HCE- SUL 913 – LOTES 2, 3 E 4.

HCE- SUL 1205 – LOTES 3, 4, 5 E 6.

HCE- SUL 1501 – LOTES 2, 3 E 4.

– CRIAÇÃO DAS PROJEÇÕES:

HCE- SUL 105 – Nº 6, 7, 8, 9 E 10.

HCE- SUL 109 – Nº 1.

HCE- SUL 207 – Nº 7 E 8.

HCE- SUL 501 – Nº 4.

HCE- SUL 505 – Nº 3, 4 E 5.

HCE- SUL 601 – Nº 5 E 6.

HCE- SUL 605 – Nº 7 E 8.

HCE- SUL 711 – Nº 4 E 5.

HCE- SUL 913 – Nº 7.

HCE- SUL 1113 – Nº 3 E 4.

HCE- SUL 1307 – Nº 5 E 6.

HCE- SUL 1311 – Nº 3, 4, 5, 6, 7 E 8.

HCE- SUL 1409 – Nº 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 E 9.

HCE- SUL 1501 – Nº 3 E 4.

HCE- SUL 1505 – Nº 3, 4, 5, 6 E 7.

– DESLOCAMENTOS DE LOTES DESTINADOS A CRECHE

HCE- SUL 501 – LOTES Nº 2.

HCE- SUL 505 – LOTES Nº 2.

HCE- SUL 1511 – LOTES Nº 1.

– CRIAÇÃO DAS SEGUINTE QUADRAS:

HCE- SUL 411 – LOTES 1, 2 E 3 (COMÉRCIO LOCAL).

HCE- SUL 811 – LOTES 1 E 2 (COMÉRCIO LOCAL).

HCE- SUL 1601 – PROJEÇÃO 1 E 2 (HABITAÇÃO COLETIVA).

HCE- SUL 1603 – PROJEÇÕES 1, 2, 3, 4, 5 E 6 (HABITAÇÕES COLETIVAS).

2) DECRETO Nº 5.240 DE 21 DE MAIO DE 1980 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL.

NOTA 3: ESTA PR 126/1 FOI COMPLEMENTADO PELO PROJETO SHCES PR 133/1, NO QUE SE REFERE À URBANIZAÇÃO E ACESSO AO LOE Nº 01 DA QUADRA 611, DO SHCES, DESTINADO A POSTO DE SAÚDE CONFORME SOLICITAÇÃO DO PROCESSO Nº 014.382180. EM, 06/07/83.

NOTA 4: ESTA PLANTA SHCES PR 126/1, FOI COMPLEMENTADA PELO PROJETO URB/MDE 28/86, NO QUE DIZ RESPEITO À LOCAÇÃO DO PONTO DE TAXI DO TERMINAL RODOVIÁRIO DO CRUZEIRO NOVO. EM, 27/08/87.

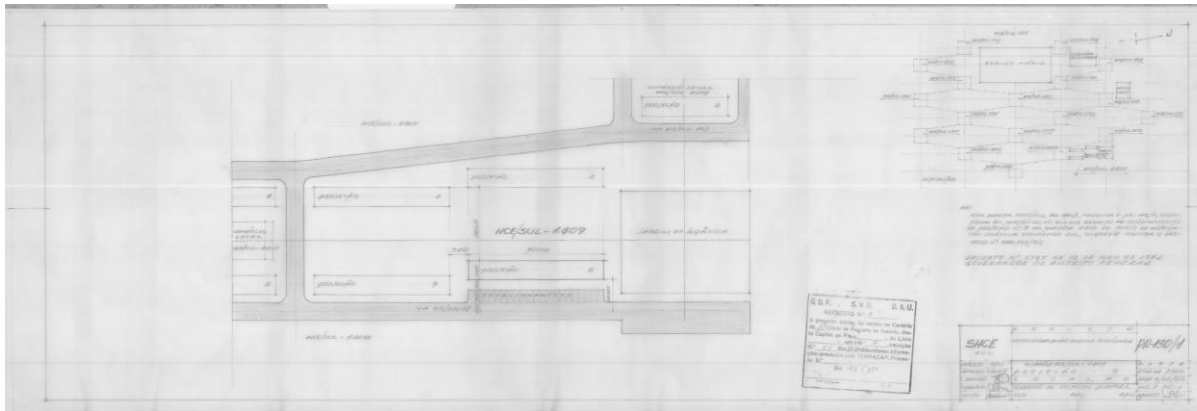
NOTA 5: ESTA PLANTA SHCES PR 126/1 FOI COMPLEMENTADA PELO PROJETO EPIA-MDE/URB 28/86, NO QUE DIZ RESPEITO À LOCAÇÃO DO PONTO DE TAXI NA EPIA, EM FRENTE À QUADRA 205 DO SHCES. EM, 11/01/88.

6) ESTA PLANTA SHCES 126/1, FOI MODIFICADA E COMPLEMENTADA PELO PROJETO MDE/URB 145/87, NO QUE SE REFERE À CRIAÇÃO DE UMA ÁREA DESTINADA À FEIRA LIVRE. LOCALIZADA NO LOTE 03 DA QUADRA 609 DP SHCES. EM 13/02/89.

---



1982 – PR – 130/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÃO COLETIVA ECONÔMICA

QUADRA HCE/SUL – 1.409 – PROJEÇÃO – 8

ID: B – 7.934

ESCALA: 1/500

DATA/ANO: 11/05/1982

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: IVANER

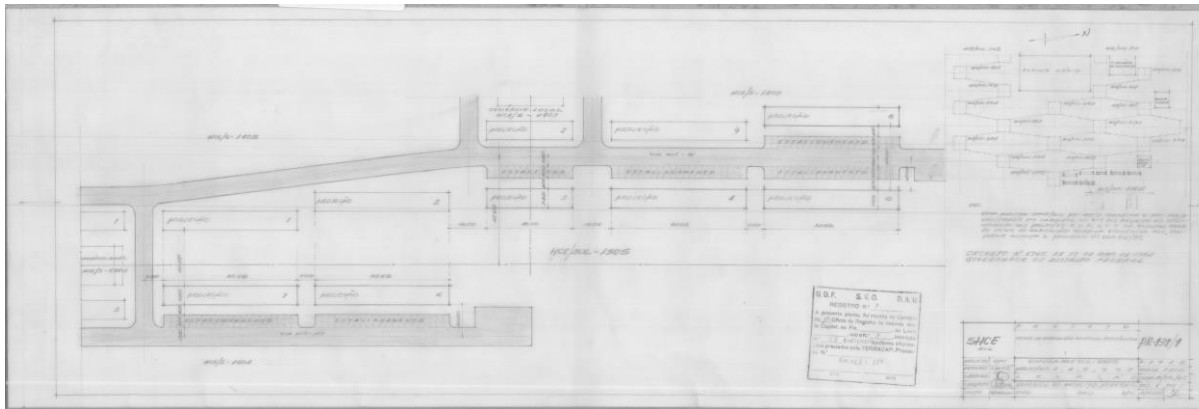
AUTORIA: SVO – DAU - DPU

ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE/SUL PR-130/1, MODIFICA O PR-114/1, REGISTRADA EM CARTÓRIO, NO QUE DIZ RESPEITO AO DESLOCAMENTO DA PROJEÇÃO Nº 8 DA QUADRA 1.409 DO SETOR DE HABITAÇÃO COLETIVA ECONÔMICA SUL, CONFORME SOLICITA O PROCESSO Nº 000.123/82.

2) DECRETO Nº 6765 DE 19 DE MAIO DE 1982 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL

1982 – PR – 131/1



PROJETO: SETOR DE HABITAÇÃO COLETIVA ECONÔMICA

QUADRA HCE/SUL – 1.505 – PROJEÇÕES: 3, 4, 5, 6 E 7

ID: B – 7.935

ESCALA: 1/1000

DATA/ANO: 11/05/1982

CONDIÇÃO: APROVADO E REGISTRADO

LOCALIZAÇÃO: SHCE SUL

PROJ: DPU

DESENHO: WANER

AUTORIA: SVO – DAU - DPU

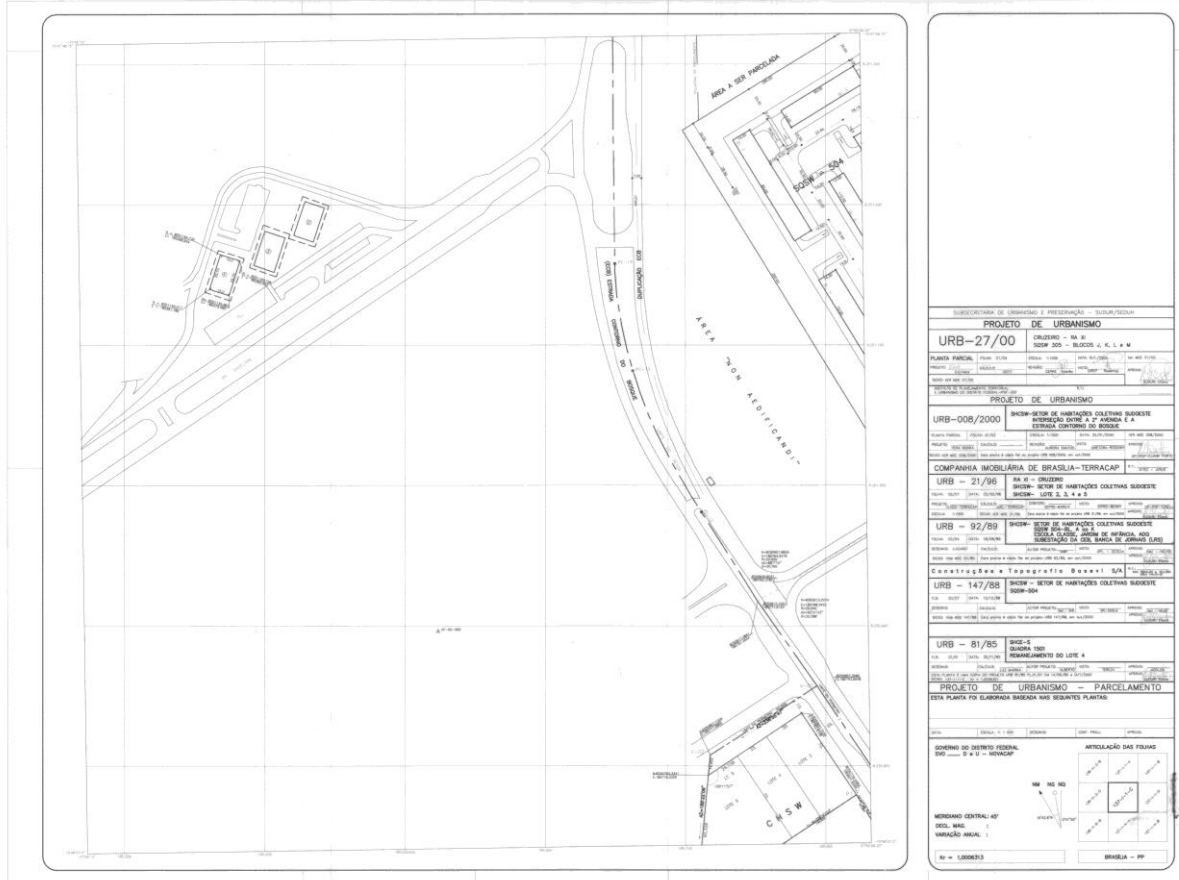
ANOTAÇÕES:

OBS.: 1) ESTA PLANTA SHCE/SUL PR-131/1, MODIFICA O PR-116/1, REGISTRADO EM CARTÓRIO, NO QUE DIZ RESPEITO AO DESLOCAMENTO DA PROJEÇÃO: 3, 4, 5, 6 e 7 DA QUADRA 1.505 DO SETOR DE HABITAÇÃO COLETIVA ECONÔMICA SUL, CONFORME SOLICITA O PROCESSO Nº 000.123/82.

2) DECRETO Nº 6765 DE 19 DE MAIO DE 1982 GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL

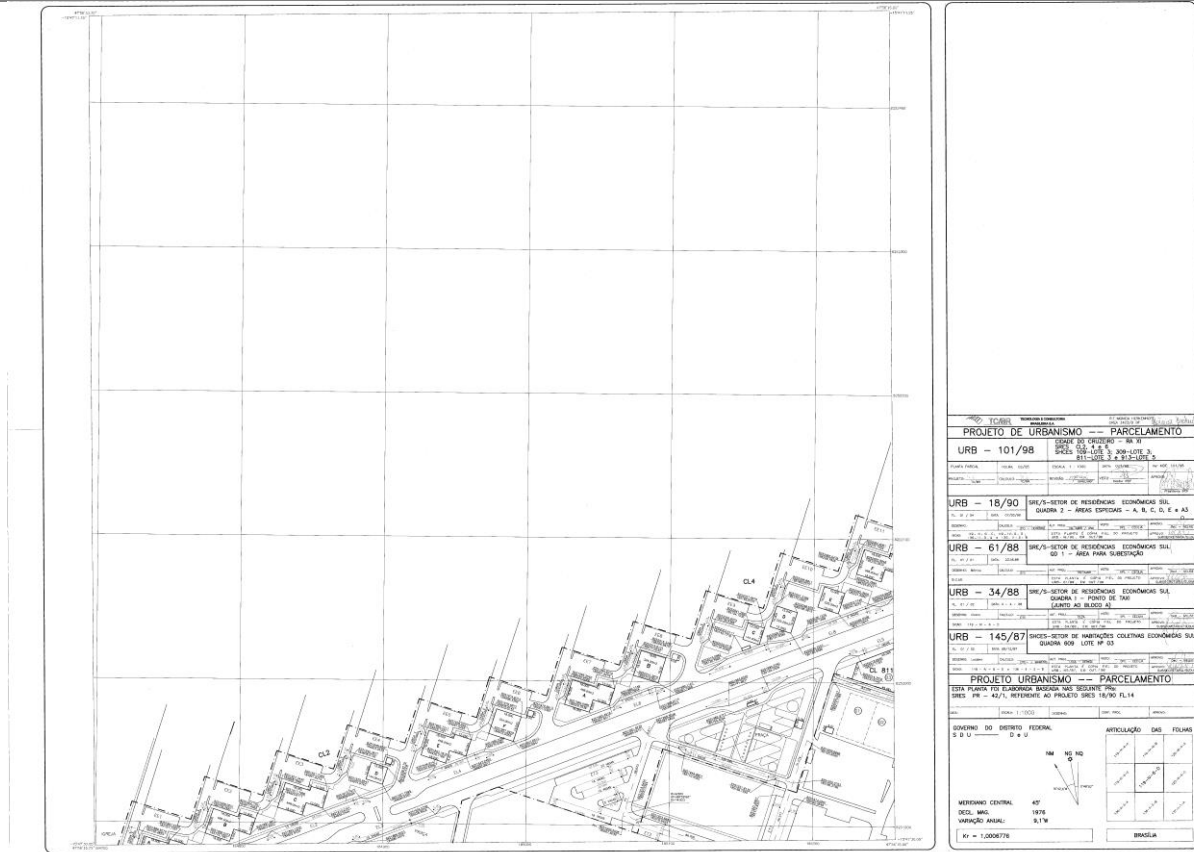


1985 – URB 81/85 – FOLHA 01/01



QUADRA 1501  
 REMANEJAMENTO DO LOTE 4  
 ESCALA: 1/1000  
 DATA/ANO: 25/11/85  
 LOCALIZAÇÃO: SHCE - S  
 PROJ: DPU  
 DESENHO: ALBERTO  
 AUTORIA: SVO – D e U - NOVACAP  
 ANOTAÇÕES:  
 OBS.: ESTA PLANTA É UMA CÓPIA DO PROJETO URB 81/85 PL 01/01 EM 14/06/89 E OUT/2000 SICAD: 137-I-1-C KR = 1,0006301.

1987 – URB 145/87 – FOLHA 01/02



SHCES – SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS SUL

QUADRA 609 LOTE Nº 03

SICAD: 119 – V – 6 – D e 136 – II – 3 – B

ESCALA: 1/1000

DATA/ANO: 09/12/87

LOCALIZAÇÃO: SHCES

PROJ: DPU

DESENHO: LUCIANO

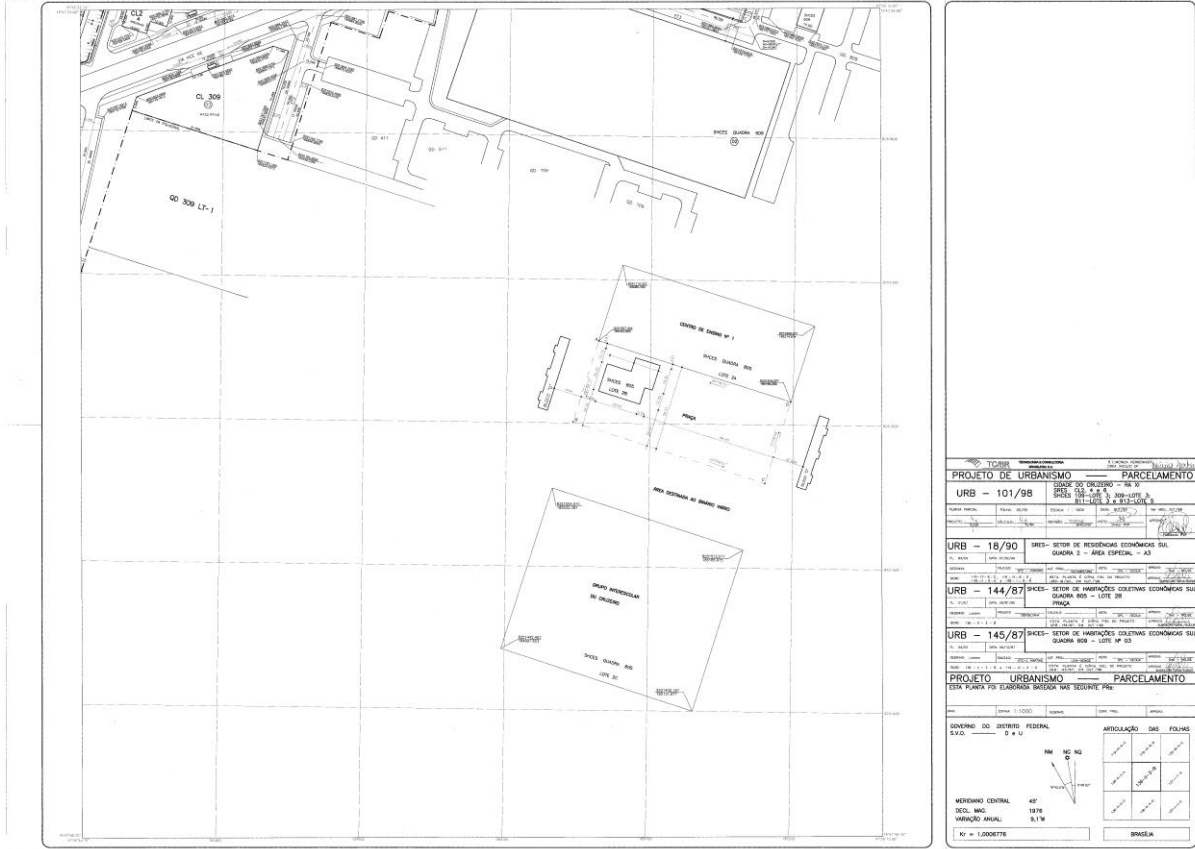
AUTORIA: SVO – D e U

ANOTAÇÕES:

OBS.: ESTA PLANTA É UMA CÓPIA DO PROJETO FIEL DO PROJETO URB – 145/87, EM OUT./98

ESTA PLANTA FOI ELABORADA BASEADA NAS SEGUINTE PRs: SRES PR – 42/1, REFERENTE AO PROJETO SRES 18/90 FL. 14.

1987 – URB 145/87 – FOLHA 02/02



SHCES – SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS SUL

QUADRA 609 LOTE Nº 03

SICAD: 136 – II – 3 – B e 119 – V – 6 – D

ESCALA: 1/1000

DATA/ANO: 09/12/87

LOCALIZAÇÃO: SHCES

PROJ: DPU

DESENHO: LUCIANO

AUTORIA: SVO – D e U

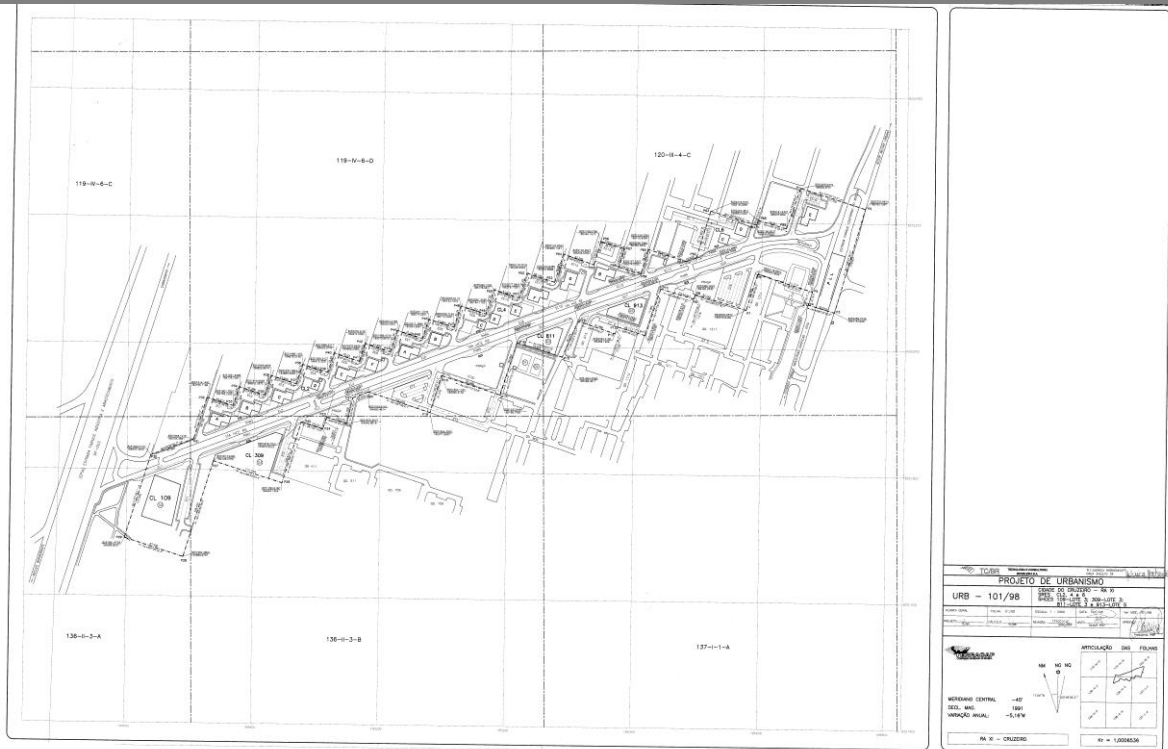
ANOTAÇÕES:

OBS.: ESTA PLANTA É UMA CÓPIA DO PROJETO FIEL DO PROJETO URB – 145/87, EM OUT./98

ESTA PLANTA FOI ELABORADA BASEADA NAS SEGUINTE PRs: SRES PR – 42/1, REFERENTE AO PROJETO SRES 18/90 FL. 14.

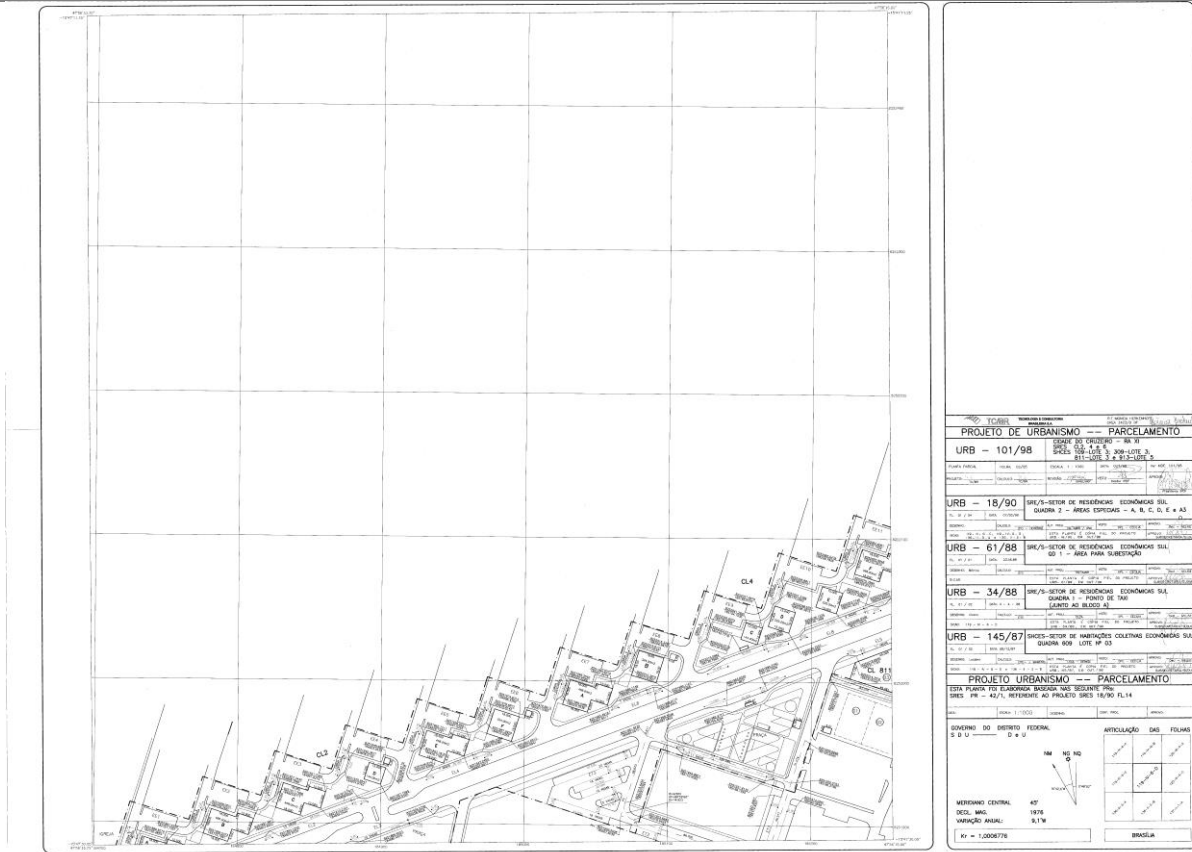


1998 – URB 101/98 – FOLHA 01/05



PLANTA GERAL  
 SRES CL2, 4 E 6  
 SHCES 109-LOTE3; 309-LOTE 3, 811-LOTE 3 E 913-LOTE 5  
 SICAD: 136 – II – 3 – D  
 ESCALA: 1/2000  
 DATA/ANO: OUT/98  
 LOCALIZAÇÃO: CIDADE DO CRUZEIRO – RA XI  
 PROJ: TC/BR – TECNOLOGIA E CONSULTORIA BRASILEIRA S. A.

1998 – URB 101/98 – FOLHA 02/05



PLANTA PARCIAL  
 SRES CL2, 4 E 6  
 SHCES 109-LOTE3; 309-LOTE 3, 811-LOTE 3 E 913-LOTE 5  
 ESCALA: 1/1000  
 DATA/ANO: OUT/98  
 LOCALIZAÇÃO: CIDADE DO CRUZEIRO – RA XI  
 PROJ: TC/BR – TECNOLOGIA E CONSULTORIA BRASILEIRA S. A.

1998 – URB 101/98 – FOLHA 03/05



PLANTA PARCIAL  
 SRES CL2, 4 E 6  
 SHCES 109-LOTE3; 309-LOTE 3, 811-LOTE 3 E 913-LOTE 5  
 ESCALA: 1/1000  
 DATA/ANO: OUT/98  
 LOCALIZAÇÃO: CIDADE DO CRUZEIRO – RA XI  
 PROJ: TC/BR – TECNOLOGIA E CONSULTORIA BRASILEIRA S. A.

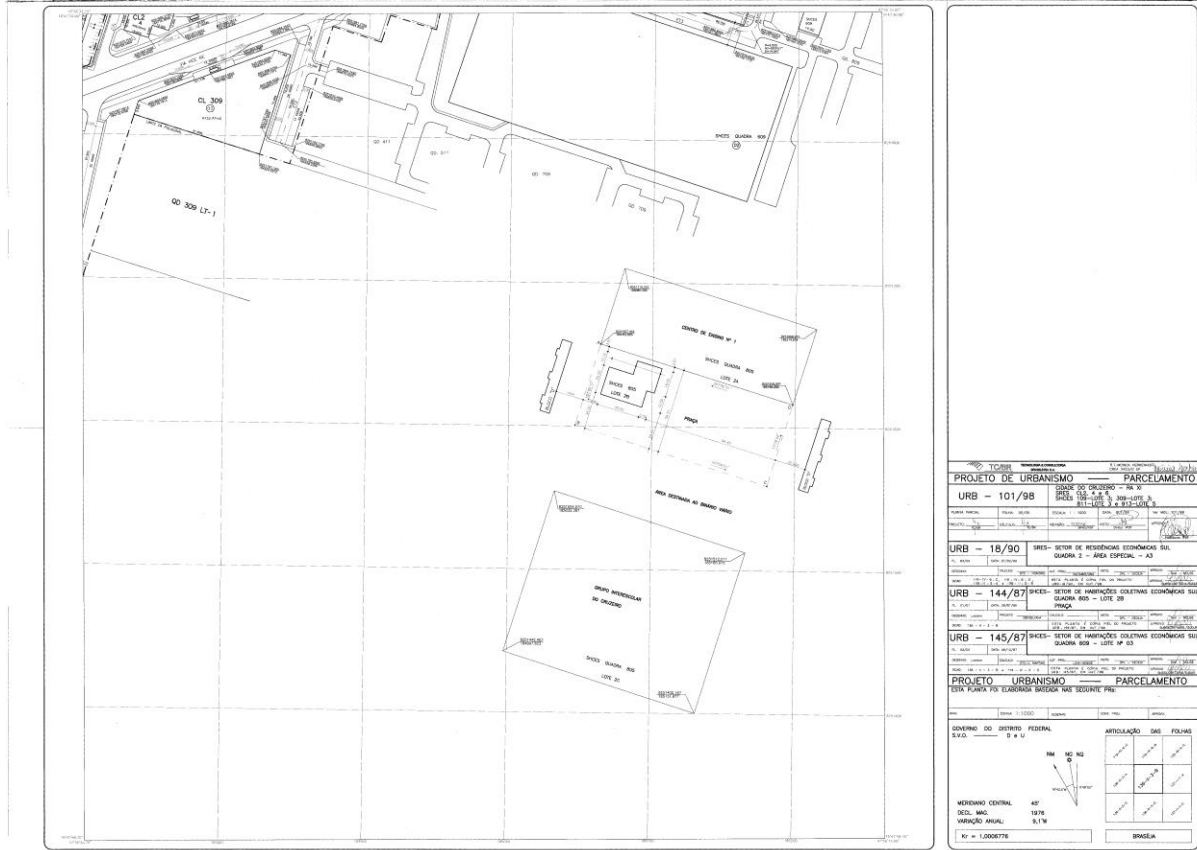
1998 – URB 101/98 – FOLHA 04/05



PLANTA PARCIAL  
 SRES CL2, 4 E 6  
 SHCES 109-LOTE3; 309-LOTE 3, 811-LOTE 3 E 913-LOTE 5  
 ESCALA: 1/1000  
 DATA/ANO: OUT/98  
 LOCALIZAÇÃO: CIDADE DO CRUZEIRO – RA XI  
 PROJ: TC/BR – TECNOLOGIA E CONSULTORIA BRASILEIRA S. A.

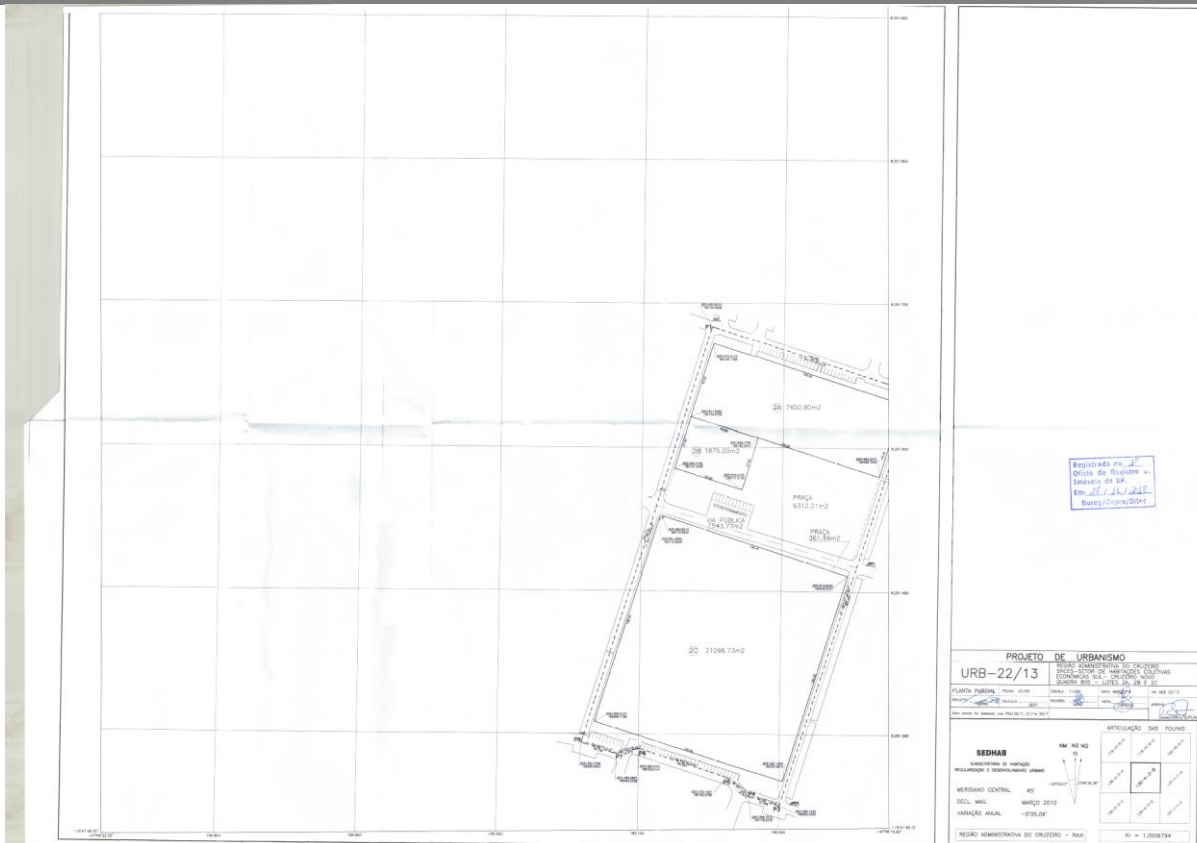


1998 – URB 101/98 – FOLHA 05/05



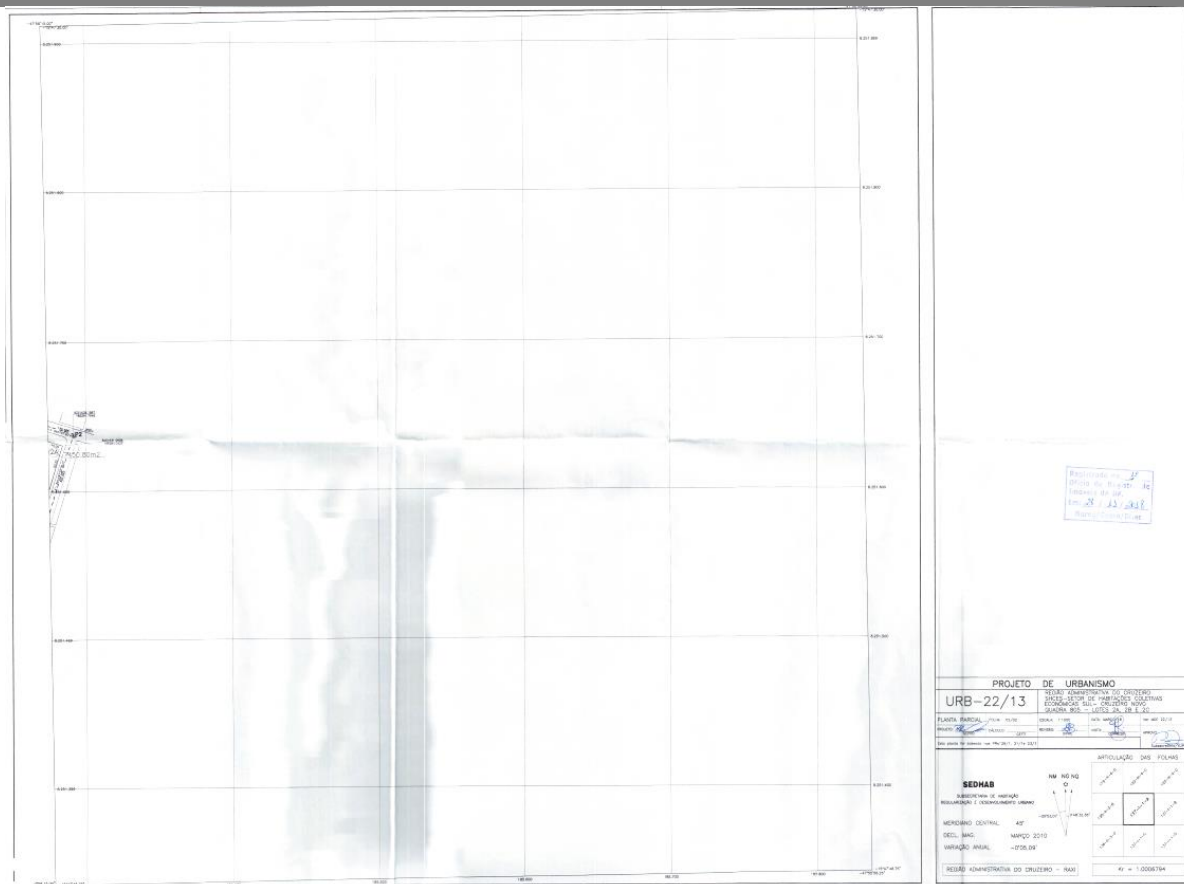
PLANTA PARCIAL  
 SRES CL2, 4 E 6  
 SHCES 109-LOTE3; 309-LOTE 3, 811-LOTE 3 E 913-LOTE 5  
 ESCALA: 1/1000  
 DATA/ANO: OUT/98  
 LOCALIZAÇÃO: CIDADE DO CRUZEIRO – RA XI  
 PROJ: TC/BR – TECNOLOGIA E CONSULTORIA BRASILEIRA S. A.

2013 – URB - 22/13 – FOLHA 01/02



PLANTA PARCIAL – FOLHA 01/02  
 SHCES – SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS SUL – CRUZEIRO NOVO  
 QUADRA 805 – LOTES 2A, 2B E 2C  
 ESCALA: 1/1000  
 DATA/ANO: MARÇO/13  
 LOCALIZAÇÃO: REGIÃO ADMINISTRATIVA DO CRUZEIRO  
 PROJ: SEDHAB – SUBSECRETARIA DE HABITAÇÃO REGULARIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO

2013 – URB - 22/13 – FOLHA 02/02



PLANTA PARCIAL – FOLHA 02/02

SHCES – SETOR DE HABITAÇÕES COLETIVAS ECONÔMICAS SUL – CRUZEIRO NOVO

QUADRA 805 – LOTES 2A, 2B E 2C

ESCALA: 1/1000

DATA/ANO: MARÇO/13

LOCALIZAÇÃO: REGIÃO ADMINISTRATIVA DO CRUZEIRO

PROJ: SEDHAB – SUBSECRETARIA DE HABITAÇÃO REGULARIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO

