

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUÍZ DE FORA
CENTRO DE EDUCAÇÃO A DISTÂNCIA
ESPECIALIZAÇÃO EM HISTÓRIA E CULTURA NO BRASIL
CONTEMPORÂNEO**

FÁBIO DUARTE

**BRASÍLIA PATRIMÔNIO CULTURAL DA HUMANIDADE:
IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DO METRÔ, NO CONJUNTO
ARQUITETÔNICO PATRIMONIAL**

**MARIANA - MG
2019**



FÁBIO DUARTE

**BRASÍLIA PATRIMÔNIO CULTURAL DA HUMANIDADE:
IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DO METRÔ, NO CONJUNTO
ARQUITETÔNICO PATRIMONIAL**

Projeto de Intervenção apresentado ao curso de Especialização em História e Cultura no Brasil Contemporâneo, da Universidade Federal de Juíz de Fora – MG – Polo Mariana, como requisito para obtenção do título de Especialista em História e Cultura no Brasil Contemporâneo.

Orientadora: Professora: Ana Paula Pereira Costa

Mariana – MG

2019



FÁBIO DUARTE

**BRASÍLIA PATRIMÔNIO CULTURAL DA HUMANIDADE:
IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DO METRÔ, NO CONJUNTO
ARQUITETÔNICO PATRIMONIAL**

Projeto de Intervenção apresentado ao curso de Especialização em História e Cultura no Brasil Contemporâneo, da Universidade Federal de Juíz de Fora – MG – Polo Mariana, como requisito para obtenção do título de Especialista em História e Cultura no Brasil Contemporâneo.

Orientadora: Professora: Ana Paula Pereira Costa

COMISSÃO EXAMINADORA

Orientadora Professora: Ana Paula Pereira Costa

Doutora em História Social

Co-orientador Professor: Rodrigo Christofolletti Doutor
em História, Política e Bens Culturais

Professor(a): Nome e Titulação dos Membros da banca

Mariana, ____ de _____ de 2019.

Ficha catalográfica elaborada através do programa de geração automática da Biblioteca Universitária da UFJF, com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Duarte, Fábio.

Brasília Patrimônio Cultural da Humanidade: impactos da construção do metrô, no conjunto arquitetônico patrimonial / Fábio Duarte. -- 2019. 29 p.

Orientadora: Ana Paula Pereira Costa

Coorientador: Rodrigo Christofolletti

Trabalho de Conclusão de Curso (especialização) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Instituto de Ciências Humanas. , 2019.

1. Brasília. 2. Patrimônio Cultural. 3. História. 4. Mobilidade. 5. Metrô. I. Pereira Costa, Ana Paula , orient. II. Christofolletti, Rodrigo , coorient. III. Título.

DEDICATÓRIA

Este trabalho foi e será um desafio para prosperidade do Distrito Federal dedico-o: aos meus familiares: Letícia Guimarães Duarte, Fabiano Martins, Fábio Henrique Guimarães Duarte, Otávio Guimarães Duarte, que hoje são moradores de Brasília, dedico também a equipe UFJF, por ter proporcionado este curso tão enriquecedor, de modo especial o Professor Rodrigo coordenador do curso a Professora Ana Paula, a tutora Valéria e a minha colega de classe Nívia Maria. E não poderia deixar de lembrar neste momento duas pessoas que sempre pensaram a educação como modo de resistência e superação para igualdade social, meu pai já falecido João Duarte Sobrinho e minha mãe mineira guerreira, Isabel Augusta Duarte, que zelou e zela pela educação da família com dedicação rotineira servindo de exemplo para a comunidade onde vive.



AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus e ao meu companheiro de toda esta jornada Fabiano dos Anjos Pereira Martins e nossos três filhos por terem paciência e compreensão diante de minhas ausências, devido a minha dedicação a este curso.





EPÍGRAFE

Estudar é resistir sempre!



RESUMO

O projeto de intervenção elaborado para atender a estudantes do primeiro ano do ensino médio na disciplina de História de caráter interdisciplinar, parte do princípio que a ampliação do metrô para a parte norte, do Plano Piloto de Brasília, como resposta à exaustão da mobilidade urbana poderá acarretar impactos no Conjunto Arquitetônico Patrimonial, espera que a partir do desenvolvimento de atividades pedagógicas de análise e construção de conhecimento crítico sobre a relação da construção do metrô, para parte norte do Plano Piloto do Distrito Federal, com os possíveis impactos para o Patrimônio Cultural da Humanidade associado ao crescimento demográfico, desperte nos discentes a compreensão de possíveis problemas que assombram o Conjunto Arquitetônico Patrimonial; justifica como uma necessidade contemporânea que se impõe em uma metrópole planejada, mas, que exhibe características de exaustão da mobilidade urbana, que exige dos gestores medidas e estratégias sustentáveis de solução e ao mesmo tempo, preservação do patrimônio histórico e cultural da humanidade; descreve como pretende executar o projeto de intervenção, utilizando-se como parâmetro a divisão de três aulas sendo na primeira o resgate histórico da construção de Brasília e seu tombamento como Patrimônio Cultural da Humanidade, na segunda a mobilidade urbana e por fim, a relação da construção do metrô para parte norte do Plano Piloto do Distrito Federal, com os possíveis impactos para o Patrimônio Cultural da Humanidade.

Palavras-chave: Brasília; Patrimônio Cultural; História; Mobilidade; Metrô

ABSTRACT

The intervention project designed to attend first-year high school students in the discipline of History of an interdisciplinary nature, assumes that the extension of the subway to the northern part of the Brasilia Pilot Plan in response to the exhaustion of urban mobility may impacts on the Patrimonial Architectural Complex, expects that from the development of pedagogical activities of analysis and construction of critical knowledge on the relation of the construction of the subway, to the northern part of the Federal District Pilot Plan, with the possible impacts to the Cultural Patrimony of the Humanity associated with the demographic growth, awaken in the students the understanding of possible problems that haunt the Architectural Heritage Set; justifies it as a contemporary necessity that imposes itself in a planned metropolis, but which exhibits characteristics of exhaustion of urban mobility, which requires managers to take sustainable measures and strategies of solution and, at the same time, preservation of the historical and cultural heritage of humanity; describes how he intends to execute the intervention project, using as a parameter the division of three classes, the first being the historical rescue of the construction of Brasília and its registration as a Cultural Heritage of Humanity, the second the urban mobility and, finally, the construction of the subway to the northern part of the Federal District Pilot Plan, with possible impacts to the Cultural Heritage of Humanity.

Keywords: Brasilia; Culture Patrimony; Story; Mobility; Subway

LISTA DE SIGLAS

CF - Constituição Federal

DF - Distrito Federal

GDF - Governo do Distrito Federal

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IFB - Instituto Federal de Brasília

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

JK - Juscelino Kubitschek

METRÔ-DF - Companhia do Metropolitano do Distrito Federal

PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana

RIDE-DF - Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno

UNB - Universidade de Brasília

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



SUMÁRIO

1	Apresentação.....	12
2	Problematização.....	12
3	Justificativa.....	14
4	Objetivo geral.....	21
5	Objetivos específicos.....	21
6	Revisão de literatura.....	22
7	Metodologia/detalhamento do projeto/plano de ação.....	24
7.1	Aula I.....	24
7.2	Aula II.....	25
7.3	Aula III.....	25
8	Referências	27

1. APRESENTAÇÃO

O objetivo deste projeto é atender a estudantes do primeiro ano do ensino médio no Instituto Federal de Brasília-IFB, partindo-se da disciplina de História em um trabalho interdisciplinar com outras áreas de conhecimento tais como: geografia, ciências, matemática e português, desenvolvendo atividades pedagógicas de reflexão, análise e construção de conhecimento crítico sobre a relação da construção do metrô, para parte norte do Plano Piloto do Distrito Federal - DF, com os possíveis impactos para o Patrimônio Cultural da Humanidade, o crescimento demográfico, a memória monumental associada à identificação das políticas públicas, memória coletiva e mobilidade da classe trabalhadora como mecanismo de combate às desigualdades na Capital Federal. Neste sentido, será contextualizado: a história da construção de Brasília, seu tombamento histórico pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN, no dia 14 de março de 1990, o reconhecimento pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO, no ano de 1987 como Patrimônio Mundial, o contexto histórico crítico contemporâneo, o conhecimento das características arquitetônicas determinadas pela quatro escalas: monumental, residencial, bucólica e gregária. Além disso, considera-se o projeto arquitetônico de Brasília, e as suas singularidades como as superquadras, o formato de avião e cidade parque. A construção do metrô como alternativa de mobilidade urbana, sustentabilidade e preservação do patrimônio.

2. PROBLEMATIZAÇÃO

Parte-se do princípio que a ampliação do metrô para a parte norte, do Plano Piloto de Brasília, como resposta à exaustão da mobilidade urbana poderá acarretar impactos no Conjunto Arquitetônico Patrimonial, tendo em vista, que Lucio Costa, adequou, também ao seu projeto de construção à topografia do Planalto Central, com horizontalidade e apenas o centro marcado por edifícios de maior altura; dividiu o Plano Piloto em quatro escalas - monumental, residencial, gregária e bucólica, cortado por dois eixos que se cruzam. Em si tratando da ampliação do metrô para a parte norte do Plano Piloto, a atenção deve direcionar-se aos prédios construídos nas superquadras, que ficarão em evidência, justamente por ficarem nas proximidades da construção do metrô subterrâneo, construções com mais de meio século com estruturas adequadas para cidade do automóvel, outro fator importante das perfurações na região seria descaracterização na área de construção de cidade parque da superfície, devido as perfurações para entrada de ar e as construções das novas estações, portanto, observa-se que

conforme a estrutura arquitetônica planejada por Lúcio Costa e tombada pela UNESCO, pelo menos a escala residencial e a escala bucólica podem sofrer impactos diretos e ou indiretos. Deve-se instruir de maneira crítica, de modo que estimule os estudantes de história do 1º ano do ensino médio a desenvolverem habilidades que tragam a sua consciência a importância da preservação do patrimônio, o que é permitido de modernização, sem afetar o conjunto da obra patrimonial, por outro lado, deve-se construir criticamente reflexões sobre a mobilidade da classe trabalhadora como mecanismo de combate às desigualdades na Capital Federal, a construção de Brasília, seu tombamento pelo IPHAN, o reconhecimento pela UNESCO como Patrimônio Mundial, e os desafios de sustentabilidade e preservação do patrimônio.

A resposta para o enfrentamento do problema da mobilidade é reflexo do rápido crescimento populacional que forçou a população a buscar soluções de moradia em distâncias cada vez maiores e dispersas nas cidades Satélites e do entorno. Vale destacar que se, por um lado, a classe trabalhadora foi obrigada a se deslocar para as cidades satélites e entorno para ter uma moradia, por outro, o emprego formal ainda se concentra no plano piloto (LAURIANO,20015).

Brasília se caracteriza com uma forma urbana polinucleada, ou seja, um centro cercado de cidades-satélites (regiões administrativas), à medida que a população aumenta (PELUSO 2003). Portanto, tem-se de um lado, a concentração de empregos no Plano Piloto e do outro, a concentração de grande contingente populacional na periferia, situação que tensiona e evidencia problemas operacionais para o transporte coletivo, a infraestrutura e que se traduz em segregação socioespacial.

A companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF, realizará a extensão metroferroviária para a Asa Norte, pela via subterrânea, através da construção de um túnel raso, devido ao tombamento histórico do Plano Piloto (METRO-DF,2019). Ressalte-se que estudos de viabilidade consideraram alternativas ao metrô subterrâneo, como o metrô de superfície, porém, estudos geológicos e geotécnicos do subsolo indicaram a construção subterrânea como alternativa viável (ALVES,2009). No entanto, nenhum estudo ou parecer foi emitido pelo IPHAN em relação a obra de ampliação do metrô para a Asa Norte quanto aos possíveis impactos ao Patrimônio Cultural de Brasília.

Desta maneira levanta-se as seguintes hipóteses para turma do primeiro ano do ensino médio do IFB:

Como a população do DF poderá ter qualidade de mobilidade pública sem afetar o patrimônio mundial?

A partir de recortes de noticiários sobre mobilidade na Capital Federal, os transtornos caóticos no trânsito no DF, quais seriam as alternativas para melhoria e qualidade de vida da população que depende do transporte coletivo?

É possível compreender que Brasília como patrimônio histórico e cultural da humanidade, necessita ser preservado e que este é o território, o lugar em que se vive, que tem memórias e identidades locais, nacionais e mundiais, além de perceber e criticar a predominância dos marcos históricos dos grupos dominantes, como critério de seleção e configuração do patrimônio a ser preservado?

Como estimular os estudantes a reconhecer a necessidade de ampliação do próprio conceito de patrimônio histórico e cultural de maneira inclusiva, da diversidade de produção dos diferentes grupos sociais, além de identificar os marcos que façam lembrar os acontecimentos significativos para esses grupos?

Ao discutir e debater questões relativas à preservação e à modernização de uma região, é necessário refletir sobre planejamento urbano para a construção do metrô, e entender as relações entre passado e presente na Asa Norte?

Por que devemos preservar um bem arquitetônico e patrimonial?

3. JUSTIFICATIVA

O desenvolvimento deste projeto se justifica pela necessidade contemporânea que se impõe em uma metrópole planejada, mas, que exibe características de exaustão da mobilidade urbana, que exige dos gestores medidas e estratégias sustentáveis de solução e ao mesmo tempo, preservação do patrimônio histórico e cultural da humanidade. Brasília foi concebida, projetada e construída entre 1956 e 1960, sua obra urbanística tem com matéria prima de urbanização os princípios urbanísticos e arquitetônicos do movimento moderno. O projeto de modernização nacional do país conduzido pelo então presidente Juscelino Kubitschek - JK, ao ser construído e consolidado como capital do Brasil é um fenômeno geopolítico e social de tamanho desdobramento para a história brasileira (IPHAN,2019 e PERPÉTUO, 2015).

Para viabilizar este projeto de intervenção iremos trabalhar em formato de 3 aulas que possibilitem a introdução ao tema, o desenvolvimento e a análise do mesmo. Na primeira será abordado o resgate histórico da construção de Brasília e o patrimônio cultural da humanidade, seu valor histórico e a beleza da capital brasileira.

A cidade arquitetada por Oscar Ribeiro Niemeyer Soares Filho e pelo arquiteto urbanístico Lucio Marçal Ferreira Ribeiro de Lima Costa, construída no governo do Presidente JK. Quando

Brasília completou 27 anos, tornou-se detentora da maior área tombada como patrimônio mundial. Foi inscrita pela UNESCO em dezembro de 1987, como único bem contemporâneo a ter esta distinção (IPHAN, 2019 e VELTMAN 2004). Os anos se passaram, mas o título foi fundamental para conservação e manutenção do Plano Piloto, pois o Distrito Federal é palco de crescimento acelerado; é considerado a terceira capital do país mais populosa, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, perdendo apenas para São Paulo e Rio de Janeiro. Estas simples informações são importantes para entender os problemas que a Capital Federal vive nos na atualidade (IBGE,2018).

A cultura econômica se sobrepõe a cultura patrimonial, atrai para si a ambição do mercado financeiro, imobiliário entre outros; vale ressaltar que esta estratégia mercantilista, no ano de 2012, resultou em especulação quanto a manutenção do título de patrimônio cultural da humanidade, justamente devido as construções do setor hoteleiro norte, que descaracterizaram o projeto arquitetônico original no início das quadras 900 (MELO, 2012).

Destaca-se que em si tratando de cultura patrimonial, o Teatro Claudio Santoro, inspirado na arquitetura asteca, foi desativado por trazer riscos aos frequentadores, considerado um dos pontos turísticos encantadores do conjunto arquitetônico de Brasília, além da torre de TV e do Museu de Belas Artes, receberam do Governo do Distrito Federal - GDF mais de 3 milhões para execução das obras de manutenção e reformas, porém, continuam fechados.

Detalha-se aqui a preocupação e o acompanhamento por parte de IPHAN para preservar e manter viva a memória dos tombamentos do patrimônio cultural da humanidade; por outro lado, há uma constante reestruturação do turismo e adaptação para vida do trabalho e inclusão social na Capital Federal, no sentido de promover melhorias do patrimônio da sociedade; em determinados casos; há inclusive a incorporação de bens móveis, imóveis ou expressões, sendo incorporados à cultura local, o que resulta na valorização do patrimônio cultural. Ressalte-se que a construção do metrô na Asa Norte, também resultará em acessibilidade a população que é usuária do transporte coletivo, permitindo maior mobilidade de forma a não afetar Brasília como patrimônio cultural da humanidade. (BRASIL 2014).

O trabalho do historiador e do arquiteto no século XXI é fundamental para a preservação de bens culturais; pois esta perpassa por várias dificuldades, tendo em vista a elaboração e consolidação das políticas públicas e governamentais que não priorizam em seus projetos a produção cultural no Brasil, tão relevante para história cultural da humanidade.

Segundo POSSAMAI,2008; a responsabilidade do historiador ao pesquisar a história dos bens arquitetônicos em sua maioria é preservar o seu valor histórico; desta maneira;

demonstra a importância do papel do historiador na construção historiográfica que será preservada a partir do levantamento das fontes históricas.

Ressalte-se a importância dos acervos bibliográficos e a organização das exposições pois, desta forma os visitantes valorizam a memória do patrimônio e a sua preservação; sendo assim é importante que o historiador tenha conhecimentos em relação a memória do patrimônio e documentação de cada localidade para que a história permaneça viva, em construção e preservada.

Os projetos urbanistas foram pensamentos de uma memória que se tornou viva em cada praça, rua e pontes com suas formas arrojadas que determinam épocas e originalidade de traços e pensamentos idealizados, que perduram a história da arquitetura. A preservação e restauração de bens patrimoniais, precisa mais do que profissionais restauradores, pois estão ligadas a memória e a construção do pensamento, fazendo destes trabalhadores especialistas. O grupo de trabalho integrado, exemplifica, “a atividade do arquiteto e urbanista e também se apoia na realidade profissional da gestão” desta forma a temática torna-se de extrema reponsabilidade (CAU/SP 2015/2017).

Um bem patrimonial requer cuidados legais das propostas de governos e espera-se que os mesmos priorizem tamanha construção da memória do povo através da preservação patrimonial, é possível refletir sobre preservação e dar possibilidades para que os alunos entendam a importância de se preservar um bem patrimonial, realizar análises das construções dentro do patrimônio, sem atingir sua importância de memória e da história,.

Conforme a narrativa explícita no vídeo de CUNHA 2007 ao trabalhar o perfil e o campo de atuação profissional do gestor cultural, uma profissão relativamente nova, é preciso analisar também o seu processo formativo, considerando como base de sustentação teórica conhecimentos multidisciplinares, que devem estabelecer uma relação entre as questões artísticas e culturais associadas aos conhecimentos sociológicos, antropológicos e políticos, bem como aos conhecimentos mais técnicos da comunicação, economia, administração e direitos aplicados à esfera cultural A formação dos primeiros profissionais da área foi estabelecida no cotidiano do trabalho, caminhando paralelamente à trajetória de construção da própria profissão e de seu reconhecimento. Assim, referimo-nos a perfis muito amplos e que abarcam diversas profissões do setor cultural e níveis diferenciados, com capacidade para absorver uma diversidade de profissionais – advogados, economistas, administradores, historiadores, antropólogos, comunicólogos, entre outros.

Tendo em vista o vídeo Gestão Cultural os aspectos que envolve o conhecimento histórico: político econômico sociais culturais e religiosos, percebe-se que é fundamental a contribuição de todas as profissões para o profissional na gestão cultural.

Um gestor Cultural necessita conversar com as diversas áreas de conhecimento para abranger sua área de atuação. No entanto, a medida que ele organiza as ideias, para transformá-la em um projeto de trabalho, necessitará de leis e fundamentações teóricas espaciais econômicos, antropológicos e históricas, tanto documentais como orais, para desenvolver seu projeto de fazer “cultura” pois não existirá desenvolvimento Cultural sem interação de outros campos profissionais. Sendo assim só se torna um profissional da cultura quando se tem conhecimento de campo, organização de ideias, desenvolvimento de projetos, conhecimento de áreas em diversos campos, para desenvolver o papel de profissional da cultura contemporânea.

O produtor cultural é aquele que tem sido colocado como um profissional mais executivo (CUNHA 2007), então, o produtor cultural será o responsável por produzir linhas de pensamentos para se materializarem, de forma que seleciona os diversos temas da cultura para discutir e transformar em projetos.

A autora POSSAMAI 2008, faz uma síntese sobre o que é o gestor cultural: “deverá ser capaz de materializar e dinamizar no âmbito local, regional e nacional as práticas que configuram a cultura de uma comunidade””; desta maneira o gestor cultural deve conhecer a área de estudo, alinhar os pensamentos, criar ou analisar o projeto, selecionar os objetivos, traçar metas, analisar os recursos econômicos e ter conhecimento e aprofundamento para um bom desempenho.

Dando seguimento a reflexão, análise e construção de conhecimento crítico sobre a relação da construção do metrô, para parte norte do Plano Piloto do Distrito Federal - DF, com os possíveis impactos para o Patrimônio Cultural da Humanidade, na segunda aula abordaremos a questão da mobilidade urbana. A Companhia do METRÔ-DF, é uma empresa pública de direito privado, sob a forma de sociedade por ações, constituída por assembleia em 22 de fevereiro de 1994, formalizada juridicamente pelo Decreto nº 15.308, de 15 de dezembro de 1993, integra a administração indireta do DF e tem por objetivo realizar o planejamento, projetos, construção, operação e manutenção do sistema de transporte público coletivo sobre trilhos na Capital Federal.

A estrutura metro ferroviária existente na Capital da República, abrange as regiões administrativas do Plano Piloto, Guará, Águas Claras, Taguatinga, Samambaia e Ceilândia, sua estrutura atual é composta por 2 linhas, nomeadas de Linha Verde e Linha Laranja. O projeto do Metrô-DF é composto por 29 estações, das quais 24 estão em funcionamento, com uma frota

de 32 trens, transporta em média 160 mil passageiros por dia, por uma extensão de 42,38 km, (METRÔ 2019). O sistema entrou em operação no dia 17 de agosto de 1998, com o início da operação experimental de um trecho de cerca de 22,5 km. No mês de junho de 2013, foi instituído um novo modelo de sistema de transporte público no DF, que criou a integração tarifária que possibilita a utilização de ônibus urbano e rural, micro-ônibus e metrô (METRÔ 2019); mas apesar de ser um benefício para usuários que necessitam utilizar até três linhas (dois transbordos) no mesmo sentido, os potenciais usuários do metrô, na maioria das vezes, optam pelo transporte individual em veículos, o que dá uma falsa ilusão de solucionar o problema da mobilidade na Capital Federal, pois esta alternativa resulta em congestionamentos quilométricos pelas principais vias de acesso ao Plano Piloto, situação evidenciada de acordo com pesquisa realizada em noticiários e também por professores pesquisadores da UNB..

Percebe-se que a classe trabalhadora que vive na capital, necessita de uma nova estrutura de transporte que possibilite a facilidade de locomoção no DF; portanto, seria necessário a ampliação do metrô para a parte norte do Plano Piloto, algo já discutido em projetos de campanhas político partidária dos candidatos ao governo do GDF. Ainda hoje há estações sendo construídas na Asa Sul, mas há projeto para estender a linha metroferroviária para a parte norte; neste sentido; busca-se também compreender se no projeto de extensão atual, há um embasamento no projeto original urbanístico de Lúcio Costa, considerando o contexto histórico da década de 50 e o planejamento de cidade do automóvel.

Sabe-se que Brasília foi o primeiro conjunto urbano do século XX reconhecido pela UNESCO, como Patrimônio da Humanidade, representa uma das maiores produções urbanísticas do século passado. Deste modo, o Conjunto Urbanístico de Brasília, poligonal tombada pelo IPHAN e pelo GDF, é protegido como Patrimônio da Humanidade,, tem seu reconhecimento baseado na grande relevância de seu acervo modernista, expresso nas edificações, no desenho urbano e outras expressões artísticas, como os azulejos de Athos Bulcão, dentre outras, bem como pelo fato histórico da mudança da Capital Federal para o Centro-Oeste (UNESCO 2019).

Para a preservação e manutenção da memória viva dos tombamentos do patrimônio cultural da humanidade, a Constituição Federal – CF nos artigos 215 e 216, reconhece a existência de bens culturais de natureza material e imaterial, além de estabelecer as formas de preservação desse patrimônio, através do registro, do inventário e ou do tombamento, desta maneira, no Brasil cabe ao IPHAN cuidar, valorizar e divulgar os bens culturais nacionais, este mesmo órgão, também é responsável pela preservação do bem cultural e impedimento de sua destruição ou descaracterização (IPHAN, 2019).

Deve-se ressaltar que as construções arquitetônicas tombadas que ficaram entre e ou sobre a linha metroferroviária tiveram suas estruturas garantidas para cidade do automóvel. Mesmo com tanto fascínio pelas belezas destes patrimônios e entre tantos assuntos a serem explorados, pretende-se entender e justificar o cotidiano na capital que difere de outros patrimônios culturais brasileiros, cuja a herança cultural urbanística é fruto de um passado colonial, que se assemelha com os grandes centros urbanos criados para atender a classe detentora de poder econômico, que também demonstrou profundas desigualdades sociais não difere do cotidiano da Capital da República..

Entendendo Brasília, como uma cidade projetada para união entre os povos em sua essência, o seu formato de avião com seus eixos e suas superquadras permitem acessibilidade entre as vizinhanças, porém, observa-se que com o passar dos anos as superquadras foram atingidas pela especulação imobiliária, impossibilitando sua ocupação por classes menos favorecidas (IPHAN 2015). Outro fator de grande importância para compreender a Capital Federal é seu caráter de cidade parque, que inviabiliza a construção superficial do Metrô, pois atingiria o patrimônio tombado, a escala bucólica, composta por árvores de meio século que compõem a beleza do patrimônio mundial. Desta maneira vale ressaltar que a construção do metrô subterrânea, de acordo com pesquisadores de arquitetura da UNB (ALVES,2009), seria uma possível forma de viabilizar a construção metroferroviária sem atingir o patrimônio; sugerem na dissertação, a construção na W3 Norte ou entre os eixos. Para subsidiar o posicionamento técnico realizaram análises de solo, lençol freático e impactos na construção, por outro lado, tentou-se buscar pareceres ou posicionamentos oficiais, dos órgãos que de fato e de direito possuem a prerrogativa de realizarem os estudos de impacto ao patrimônio, porém, após investigação de fonte primária, no IPHAN, identificou-se que até o dia 02 de julho de 2019, o governo do Distrito Federal, representado pela diretoria do Metrô não apresentou nenhum projeto de ampliação da linha subterrânea para a Asa Norte, portanto, não há estudo ou parecer efetivo em relação ao posicionamento oficial do IPHAN, quanto ao impacto da obra de ampliação do metrô para a Asa Norte ao Patrimônio Cultural de Brasília. Tal constatação reforça a necessidade da problematização e reflexão sobre a manutenção desses locais seguros e preservados e toda a complexidade envolta neste desafio.

Há que se pensar de maneira crítica, responsável e sustentável sobre a ampliação do direito de mobilidade dos brasilienses, em especial da classe trabalhadora, que continua construindo Brasília, além daqueles desbravadores que deixaram na Capital Federal seu sangue e suas vidas, para a construção de um sonho constitucional, a moderna cidade que iria abrigar os poderes da República Federativa do Brasil, na região central, entre os paralelos 15 e 20

conforme o sonho relatado em registro manuscrito por Dom Bosco. Um projeto de mobilidade que viabilize e desafogue o trânsito da capital, que recebe por dia milhares de pessoas provenientes das cidades que compõem a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE-DF, composta por municípios do Estado de Goiás e Minas Gerais

Por fim, ao se propor à reflexão, análise e construção de conhecimento crítico sobre a relação da construção do metrô, para parte norte do Plano Piloto do DF, com os possíveis impactos para o Patrimônio Cultural da Humanidade, na terceira aula, discutiremos a construção do metrô, no conjunto arquitetônico patrimonial. O Metrô da capital da República começou a ser sonhado em janeiro de 1991, quando se criou um grupo de trabalho para elaborar análises de impacto ambiental da futura obra, para a materialização deste projeto, foi formado um consórcio na época composto por diversas construtoras de renome que seriam responsáveis para construir, fornecer equipamentos e elaborar projeto. As obras tiveram início em janeiro de 1992 e em dezembro de 1993 foi criada a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, com a missão de operar o novo transporte. Após diversas paralizações das obras em 2001 o Metrô-DF iniciou sua operação após um período de viagens experimentais.

A estrutura dos trens, fabricados em aço inoxidável, oferece acesso facilitado aos passageiros, com adequações específicas aos portadores de necessidades especiais, são equipados com painéis luminosos indicando as estações. Desde 2008, a Companhia vem trabalhando na complementação da linha prioritária, realizando estudos técnicos para abertura de licitação para construção do trecho Asa Norte e expansão da via em Samambaia e Ceilândia. O horário de funcionamento do metrô foi ampliado a partir do dia 03/07/2010, passando a ocorrer das 6h às 23h30.

Os aspectos geotécnicos evidenciados no estudo elaborado por pesquisadores da UnB, apontam a viabilidade da ampliação da construção do metrô para a Asa Norte sem afetar o patrimônio cultural e mundial da humanidade, tal constatação ou afirmação se sustenta em um dos princípios constitucionais básicos, que é o direito de ir e vir, traduzido na mobilidade urbana, que garante a usuários, estudantes e trabalhadores acesso e mobilidade em suas movimentações seja a trabalho, estudo, lazer ou qualquer motivo. Neste sentido espera-se que os estudantes compreendam os problemas que assombram parte deste patrimônio cultural, e elaborem reflexões sobre a possível construção do metrô para a parte norte do Plano Piloto de Brasília, com foco na mobilidade urbana, sem contrariar as regras do tombamento de Brasília e o título de patrimônio cultural da humanidade.

4. OBJETIVO GERAL

Problematizar a relação entre a construção do metrô na parte norte do Plano Piloto do DF, a preservação do patrimônio, o crescimento demográfico, a memória, as políticas públicas e a mobilidade urbana em um contexto interdisciplinar e valorizar a sociedade brasileira, principalmente a classe trabalhadora, que aqui se constituíram em uma perspectiva que ao final deste trabalho possa ser construído nos educandos a reflexão sobre a preservação da memória e do patrimônio, a importância do patrimônio, e da mobilidade dentro da capital federal, estudando uma forma de expansão do metrô para atender os diversos grupos sociais que necessitam do transporte coletivo.

5. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Compreender o fenômeno da conservação e manutenção de bens culturais, da cultura econômica e de alternativas de transporte da classe trabalhadora;

Promover a confrontação de versões e interpretações sobre um mesmo acontecimento histórico;

Desenvolver a noção de historicidade das ações dos homens da realidade social e dos processos históricos;

Promover a aquisição de ferramentas intelectuais e a formação de atitudes que capacite os alunos a participarem dos debates presentes no processo histórico brasileiro e nos processos internacionais;

Contribuir para a compreensão de problemas e questões do presente e de suas relações com a dinâmica de mudanças e permanências dos processos históricos;

Desenvolver habilidades necessárias ao estudo das diferentes fontes históricas;

Estimular a formação de atitudes e de negociações e proposições coletivas para resolução de problemas comuns, reconhecendo o direito do outro de manifestar-se e apresentar suas ideias;

Incentivar a reflexão sobre valores individuais, de grupos socioculturais de referência e valores de outros grupos de tempos e espaços diferentes;

Analisar filmes de diferentes nacionalidades, como fontes históricas, contextualizando seu local/tempo de produção e observando as especificidades deste tipo de linguagem;

Analisar fontes históricas jornais, fotografias e monumentos;

Identificar a historicidade da região tombada;

6. REVISÃO DE LITERATURA

A Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura, reunida em Paris, nos dias 17 de outubro a 21 de novembro de 1972 elaborou a Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, neste sentido definiu por Patrimônio Cultural:

“Os monumentos: obras arquitetônicas, esculturas ou pinturas monumentais, objetos ou estruturas arqueológicas, inscrições, grutas e conjuntos de valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência, - os conjuntos: grupos de construções isoladas ou reunidas, que, por sua arquitetura, unidade ou integração à paisagem, têm valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência.(UNESCO,1972)”

Sabe-se que a Capital Federal – Brasília foi inaugurada durante o mandato do presidente Juscelino Kubitschek, no dia 21 de abril de 1960, porém essa ideia de interiorização da capital era ventilada desde o século XVIII. José Bonifácio defendeu a ideia durante a primeira constituição do Império onde sugeriu pela primeira vez o nome Brasília, já na primeira constituição da República em 1891, uma área de 14 mil Km² foi demarcada para a construção da nova sede do governo, neste mesmo ano, 22 homens foram enviados ao Planalto Central na chamada Missão Cruls, chefiada pelo engenheiro e astrônomo Luiz Cruls, que resultou em um relatório que continha informações sobre a região como os tipos de relevo, topografia, fauna, flora, minerais e outros dados essenciais para caracterização da área (ALMEIDA et al 2016)

O preceito constitucional que determinava a transferência da capital para o centro do país, foi incorporado por Juscelino, no plano de metas, que se transformou após sua posse em 1956 no projeto de “progredir cinquenta anos em cinco”; deste modo Brasília transformara-se no símbolo da modernidade, devido a um contexto de país que tinha que optar por continuar rural e atrasado ou mudar de rumo e optar pela industrialização e desenvolvimento, sua construção para simbolizar desde então a modernidade, isto porque o país havia chegado ao ponto em que teria que decidir entre continuar como um Brasil rural e atrasado ou desenvolver, o que significava sair do litoral (ALMEIDA et al 2016).

Em 1956 após a realização do concurso de construção da nova capital que teve como proposta vencedora o projeto de Lúcio Costa, deu-se início a tão sonhada construção, e um passo rumo à modernização, interiorização e industrialização do país, concebida não como um simples organismo capaz de preencher satisfatoriamente, sem esforço, as funções vitais próprias

de uma cidade moderna concebida sobre dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz (ALMEIDA et al 2016).

A Unesco, concedeu o título de Patrimônio Mundial da Humanidade a Brasília no dia 07 de dezembro de 1987, coube ao IPHAN instituir as diretrizes e limites do patrimônio no Distrito Federal, desta maneira a proteção ao patrimônio se consolidou no nível local, federal e mundial, de acordo com a descrição do IPNHAN:

“O Plano Piloto foi dividido em quatro escalas - monumental, residencial, gregária e bucólica, cortado por dois eixos que se cruzam. Ruas e esquinas foram substituídas por pistas ou eixos, de onde sobressaem os trevos e as passagens de nível, eliminando-se os cruzamentos e separando-se a circulação de pedestre da de veículos (IPHAN 2019)”.

Próxima de alcançar os seus 60 anos, Brasília já não é uma cidade em construção, mas, em desenvolvimento. A realidade é outra, o grande fluxo migratório, evidenciado pelas análises dos censos demográficos realizadas pelo IBGE 2019, demonstram aumento da densidade populacional, o que exige da gestão governamental planejamento e estratégias de garantia da mobilidade. É evidente o desenvolvimento contínuo da Capital Federal, não há outro caminho, porém o desenvolvimento não pode comprometer o Patrimônio Mundial. Desta maneira cabe também aos gestores educacionais e profissionais de história, entre outros conhecedores da valorização do patrimônio, o esclarecimento da importância de ambas as formas de evolução e preservação, sem que nenhuma das partes afete o que já foi conquistado pela humanidade.

Ressalte-se que Lúcio Costa em seu projeto de construção planejou Brasília tendo como principal forma de locomoção, veículos automotores, de forma que estes pudessem desenvolver velocidade sem dificuldades, ou seja, sem ter que reduzir a velocidade a cada cruzamento, motivo pelo qual foram construídas tantas “tesourinhas” e tantos “balões” para interligar as vias, porém esta configuração de mobilidade urbana é considerada insustentável por privilegiar o deslocamento utilizando-se de veículos particulares, em detrimento de meios de transporte coletivos e seus diversos modais (CARVALHO,2008).

Com o objetivo de estimular o transporte coletivo público foi instituída a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU através da Lei 12.587/12; que estabelece como prioridade para as cidades o transporte coletivo, público e não motorizado, em vez do individual, particular e motorizado (SENADO 2012).

O transporte público coletivo sobre trilhos do DF, entrou em operação no dia 17 de agosto de 1998, é composto por 29 estações, das quais 24 estão em funcionamento, com uma

frota de 32 trens, transporta em média 160 mil passageiros por dia, por uma extensão de 42,38 km (METRÔ 2019).

O METRÔ-DF, realizará a extensão metroferroviária para a Asa Norte, pela via subterrânea, através da construção de um túnel raso, devido ao tombamento histórico do Plano Piloto (METRO-DF,2019), ressalte-se que estudos de viabilidade consideraram alternativas ao metrô subterrâneo, como o metrô de superfície, porém estudos geológicos e geotécnicos do subsolo indicaram a construção subterrânea como alternativa viável (ALVES,2009), no entanto, nenhum estudo ou parecer foi emitido, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Cultural, em relação a obra de ampliação do metrô para a Asa Norte quanto aos possíveis impactos ao Patrimônio Cultural de Brasília.

7. METODOLOGIA/DETALHAMENTO DO PROJETO/PLANO DE AÇÃO

Para atingir os objetivos propostos neste projeto será feita uma divisão em três aulas, como explicitado anteriormente, que possibilitem a introdução ao tema, o desenvolvimento e a análise do mesmo, realizando o fechamento da ideia central proposta. Para tanto seguiremos a seguinte organização:

7.1 Aula I: Resgate histórico da construção de Brasília e o patrimônio cultural da humanidade

- ✓ Roteiro para aula de campo;
- ✓ Aulas expositivas dialogadas, com discussão/análise de artigos reportagem de jornais fotografias e estudos sobre os temas abordados na disciplina, bem como utilização de recursos áudio-visuais, data-show,
- ✓ Pesquisas em sites oficiais do GDF e outros
- ✓ Atividades / oficinas tematizando aspectos das práticas de preservação do patrimônio cultural;
- ✓ Visitas de campo preservação do patrimônio cultural;
- ✓ Aula de campo;

7.2 Aula II: Mobilidade Urbana

- ✓ Aulas expositivas dialogadas, com discussão/análise de artigos reportagem de jornais;
- ✓ Fotografias, bem como utilização de recursos audiovisuais *data-show*,
- ✓ Pesquisas, internet, sites de pesquisas;
- ✓ Linha de tempo, maquetes e oficinas;
- ✓ Aula invertida;

7.3 Aula III: Construção do metrô, no conjunto arquitetônico patrimonial

- ✓ Roteiro para aula de campo;
- ✓ Aulas expositivas dialogadas, com discussão/análise de artigos reportagem de jornais
- ✓ Fotografias, bem como utilização de recursos áudio-visuais *data-show*,
- ✓ pesquisas, internet, sites de pesquisas;
- ✓ Atividades / oficinas tematizando aspectos das práticas de preservação do patrimônio cultural;
- ✓ Aula invertida;
- ✓ Dossiê;
- ✓ Aula de campo.

Importante ressaltar que, em termos de recursos didáticos, nas aulas apresentadas serão utilizadas pesquisas dirigidas sobre Brasília, patrimônio cultural da humanidade; trabalho de campo explorando a área patrimonial e a importância do patrimônio para a memória e a história da humanidade, enfoque na importância da construção do metrô para facilitar a vida trabalhador e as visitas turísticas na maior área moderna tombada, da humanidade.

Objetiva-se com a metodologia proposta que o aluno seja capaz de analisar mudanças e permanências nas vivências humanas, presentes na sua realidade e em outras comunidades, próximas ou distantes no tempo e no espaço. Questionamentos de realidade, identificando alguns de seus problemas e refletindo sobre algumas de suas possíveis soluções, reconhecendo formas de atuação política institucionais e organizações coletivas da sociedade valorizando a cultura patrimonial. Valorização do patrimônio sociocultural e respeito a diversidade, reconhecendo-a como um direito dos povos e indivíduos e como um elemento de fortalecimento



da democracia. Comparação de informações e perspectivas diferentes sobre um mesmo acontecimento, fato ou tema histórico.



8. REFERÊNCIAS

- ALMEIDA S et al. **Manutenção do Tombamento de Brasília**. Organização das Nações Unidas para a Educação a Ciência e a Cultura. 2016. Disponível em: <<http://cdn.editorasaraiva.com.br/wp-content/sites/24/2016/06/31124620/UNESCO.pdf>> Acesso em: 14/06/2019.
- BRASIL. **Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN** – Disponível em: < <http://portal.iphan.gov.br/http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/866>>. Acesso 18/05/2019.
- BRASIL **Política de preservação do patrimônio cultural no Brasil 2000-2010**. Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN – Ministério da Cultura, 2012.
- BRASIL. **Educação patrimonial: histórico, conceitos e processos**. Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN - 2014 <http://portal.iphan.gov.br/http://portal.iphan.gov.br/publicacoes/lista?categoria=&busca=&pagina=2>. Acesso 18 Mai 2018.
- BRASIL. **Parâmetros curriculares nacionais: história, geografia**. Secretaria de Educação Fundamental. – Brasília: MEC/SEF, 1997. 166p.
- CARVALHO D L. **Mobilidade urbana e cidadania no Distrito Federal: um estudo do Programa Brasília integrada**. Universidade de Brasília, Instituto de Ciências Sociais. Departamento de Sociologia. 2008. Disponível em: < http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/1052/1/DISSERTACAO_2008_DiegoLourencoCarvalho.pdf> Acesso em: 20/06/2019.
- CAU/SP. **Patrimônio Histórico: orientações para serviços profissionais**. Grupo de Trabalho de Patrimônio Histórico/CAU/SP. São Paulo, 2015-2017, 40p. Disponível em: < <http://www.causp.gov.br/lancado-o-guia-patrimonio-historico-orientacao-para-servicos-profissionais/>> acesso em:21/06/18.
- CODEPLAN. **Estudo Urbano Ambiental do Plano Piloto**. – Diretoria de Estudos Urbanos e Ambientais – DEURA. (Disponível em: <<http://www.codeplan.df.gov.br/wpcontent/uploads/2018/02/Estudo-Urbano-Ambiental-Plano-Piloto.pdf>> Acesso em 30/05/2019).
- CODEPLAN. **Projeto Básico de Licitação para Contratação de Serviços Especializados de Engenharia para Elaboração de Estudo, Modelagem e Macrossimulação de Demanda na Área Central de Brasília para a análise de Projetos Metroferroviários**. Disponível em: < <http://www.metro.df.gov.br/wp-content/uploads/2016/08/ANEXO-IPROJETO-B%20C%81SICO.pdf>> Acesso em: 30/05/2019).
- COSTA, E. **Gestão Cultural**. Vídeo 1- Aula 5. Disponível em < <https://www.youtube.com/watch?v=xiRY1AYaXMk>> . Acesso em: 19/07/2018.
- CUNHA, Maria Helena. **Gestão Cultural, histórico, cenário e perspectivas**. Vídeo Semana 4.
- DOSSE, F. **História do tempo presente e historiografia**. Revista Tempo e Argumento, v. 4, n. 1, p. 5–23, 2012.
- FILME. **ROMA**. Direção de Federico Fellini. Itália/França. Ultra FilmLes Productions Artistes Associes.1972, 117 min.
- IBGE. **Estimativas de População dos municípios para 2018**. Agência Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Editora: Estatísticas Sociais 29/08/2018 09h00 | Atualizado em 29/08/2018 16h09. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-salade-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/22374-ibge-divulga-as-estimativas-depopulacao-dos-municipios-para-2018>> Acesso em: 15/06/2019.
- IPHAN - **Patrimônio: Práticas e Reflexões**. MINISTÉRIO DA CULTURA. In: Express

- Gráfica e editora Ltda (ed.). 1. ed. Rio de Janeiro: [s.n.]. p. 1–428.
- METRÔ – DF. Estatuto Social da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal 2018.**
Disponível em: http://www.metro.df.gov.br/wp-content/uploads/2012/08/estatuto_social_metrod_f_2018.pdf
- IPHAN. Patrimônio mundial: fundamentos para seu reconhecimento – A convenção sobre proteção do patrimônio mundial, cultural e natural, de 1972: para saber o essencial.** — Brasília, DF: Iphan, 2008. (Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Cartilha_do_patrimonio_mundial.pdf) Acesso em: 31/05/2019).
- LAURIANO W. Gentrificação da cidade modernista: Brasília.** Cadernos Metrôpole. Vol.17 no.33 São Paulo May 2015. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962015000100155&lng=pt&tlng=pt Acesso em: 15/06/2019.
- MELO, M. Brasília corre risco de perder título de Patrimônio da Humanidade.** Correio Braziliense, jan. 2012. Disponível em: <https://www.urbanitariosdf.org.br/?p=3469> Acesso em: 15/06/2019.
- NOTA TÉCNICA. Expansão da linha 1 do metrô - DF - diagnóstico urbano da área de influência direta.** Secretaria de Estado de Planejamento, Orçamento e gestão do Distrito Federal – SEPLAG; Companhia de Planejamento do Distrito Federal – CODEPLAN. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/NTExpans%C3%A3o-da-Linha-1-do-Metr%C3%B4-DF-Diagn%C3%B3stico-Urbano-da-%C3%81rea-de-Influ%C3%A2ncia-Direta.pdf> Acesso em: 30/05/2019).
- PERPÉTUO, T P. Uma cidade construída em seu processo de patrimonialização: modos de narrar, ler e preservar Brasília.** Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2015. 273 f.
- PESSÔA, J S B. Brasília e o Tombamento de uma Ideia.** Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/brasil/brasil/arquivos/Jos%C3%A9%20Simes%20B%20PESSOA%20-%20Brasilia%20O%20Tombamento%20de%20uma%20ideia.pdf> Acesso em: 31/05/2019).
- POSSAMAI, Zita Rosane. O ofício da história e os novos espaços de atuação profissional.** Revista Anos 90, Porto Alegre, v. 15, n. 28, p.201-218, dez. 2008.
- SENADO. Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) do Governo Federal, Lei 12.587/12, pretende estimular transporte coletivo público nas cidades.** Revista de Audiências Públicas, do Senado Federal. Ano 4 nº 13- Novembro de 2012. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/legislacao-e-fiscalizacao/politica-nacional-de-mobilidade-urbana-pnmu-do-governo-federal-lei-12-587-12pretende-estimular-transporte-coletivo-publico-nas-cidades.aspx> Acesso em: 15/06/2019.
- SITE. O Patrimônio: legado do passado ao futuro.** Organização das Nações Unidas para a Educação a Ciência e a Cultura. Disponível em: <http://www.unesco.org/new/pt/brasil/culture/world-heritage/heritage-legacy-from-past-to-the-future/> Acesso em: 15/06/2019.
- REIS C M et al. Superquadra de Brasília: preservando um lugar de viver.** Superintendência do Iphan no Distrito Federal. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Superintendência do Iphan no Distrito Federal; – Brasília-DF, 2015.99 p.: il. Color. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/cartilha_unidade_vizinhanca%CC%A7a_iphan_df.pdf Acesso em: 15/06/2019.
- VÍDEO. Patrimônio Mundial da UNESCO: Brasília.** In: Visit Brasil. 2016. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=j0D6FLWGs-o>. Acesso em: 21/06/18.

ZANCHETI S M; AZEVEDO G M e NEVES C M. **A conservação do patrimônio no Brasil teoria e prática. 1º Seminário da Rede de Conservação** - BR. Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, Olinda, 2015. 227p. (Disponível em: <<http://www.ct.ceci-br.org/ceci/br/informacao/acervo-para-download/category/8-ebook.html?download=167%3Aa-conservao-do-patrimnio-no-brasil>> Acesso em: 30/05/2019).