



### ANEXO III

## DESCRIÇÃO DO AUTÓDROMO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA

**Companhia Imobiliária de Brasília – Terracap  
Dezembro/2018**

## 1. APRESENTAÇÃO

1.1. O presente anexo tem como objetivo apresentar um breve histórico e uma descrição da situação atual do Autódromo Internacional de Brasília. Também serão apresentados os condicionantes legais de uso e ocupação para a área.

## 2. LOCALIZAÇÃO

2.1. No centro da Capital Federal, está localizado o Autódromo Internacional de Brasília, que junto ao Estádio Nacional de Brasília - Mané Garrincha, ao Ginásio de Esportes Nilson Nelson, ao Conjunto Aquático Cláudio Coutinho e às Quadras Poliesportivas, constituem o Setor de Recreação Pública Norte - SRPN, também conhecido como Centro Esportivo de Brasília. (Figura 1 e Mapa A do Anexo 13).

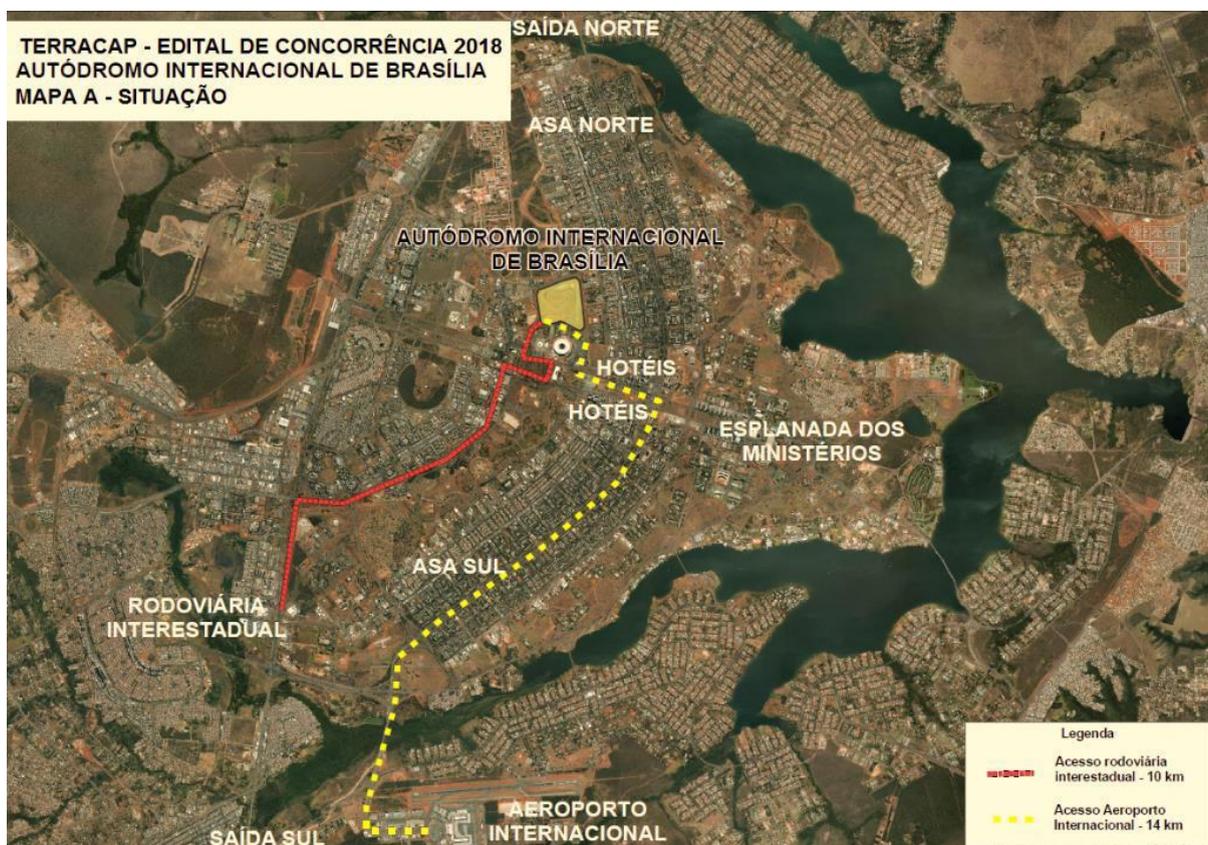


Figura 1: Localização do Autódromo Internacional de Brasília .

2.2. O SRPN está situado na parte noroeste do Plano Piloto, junto à Via N1 – Eixo Monumental, confrontando-se a oeste com o Setor de Administração Municipal – SAM; ao norte com o Parque Burle Marx – PQEN; a leste com o Setor de Grandes Áreas Norte – SGAN; e ao sul com o Setor de Divulgação Cultural – SDC. Essa posição geográfica privilegiada, entre a área central da cidade e a Estrada Parque de Indústria e Abastecimento – EPIA (DF 003), confere ao empreendimento um caráter regional<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> SEGETH (2018). Plano de Uso e Ocupação do Solo - Setor de Recreação Pública Norte. PUOC-SRPN. Abril/2018.

2.3. Tal localização é condição única no país, e se deve ao fato de Brasília ser uma cidade planejada, onde a organização espacial foi pensada de forma a propiciar uma adequada integração funcional entre os seus setores. Como decorrência desse planejamento, o Autódromo Internacional de Brasília localiza-se nas imediações dos Setores Hoteleiro e Comercial Norte, próximo inclusive a *shopping centers* e hospitais. (Figura 2 e Mapa B do Anexo 13).



Figura 2: Adjacências do Autódromo Internacional de Brasília .

### 3. BREVE HISTÓRICO DO AUTÓDROMO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA

3.1. A ideia de haver em Brasília um Centro Esportivo nasceu com a própria concepção da cidade proposta por Lúcio Costa. Já no Relatório do Plano Piloto de Brasília era prevista esta localização:

*Como decorrência dessa concentração residencial, os centros cívico e administrativo, o setor cultural, o centro de diversões, o **centro esportivo** (grifo nosso), o setor administrativo municipal, os quartéis, as zonas destinadas à armazenagem, ao abastecimento e às pequenas indústrias locais e, por fim, a estação ferroviária foram -s e naturalmente ordenando e dispondo ao longo do eixo transversal que passou assim a ser eixo monumental do sistema<sup>2</sup>.*

3.2. O Autódromo Internacional de Brasília foi inaugurado em 1974 com uma corrida de Fórmula 1 extracampeonato vencida pelo piloto Emerson Fittipaldi, que na época pilotava uma McLaren. Sua pista possui um traçado misto, apresentando seis curvas para a esquerda e

<sup>2</sup> COSTA, Lúcio (1957). Relatório do Plano Piloto de Brasília.

seis para a direita, e a maior reta tem 750m, com uma extensão final de 5.475,58 m<sup>3</sup>. (Figura 3).



**Figura 3: Pista do Autódromo Internacional de Brasília .**

3.3. O Autódromo já recebeu uma série de competições nacionais e regionais, tais como: motovelocidade, F-3, F-Renault, Pickup Racing, Turismo, Kart, Arrancada, Fórmula Truck, Stock Car e também eventos especiais como shows artísticos, gospel, festivais automotivos, dentre outros. Contudo, desde sua inauguração, a estrutura do complexo nunca recebeu uma reforma significativa, conforme informação prestada pela Secretaria de Estado do Esporte, Turismo e Lazer, atual responsável pela Administração do Autódromo.

3.4. Em 19 de dezembro de 1995, foi assinado Termo de Concessão de Uso, e aditado em 02/04/1996, no qual o Distrito Federal concedeu à empresa NZ – Empreendimentos e Investimentos LTDA o uso da área e das instalações do Autódromo Internacional de Brasília. O termo foi encerrado por meio do Processo Administrativo nº 002000018/2012 em 28/03/2012.

3.5. Conforme certidão da matrícula do imóvel emitida em 01/03/2011, o lote do Centro Esportivo foi transmitido da Novacap à Terracap em 14/08/1973, e doado da Terracap ao Governo do Distrito Federal em 15/09/1981. Seguindo o Decreto nº 16.109 de 01/12/1994, a incorporação dos imóveis doados ao GDF é realizada pelo Departamento Geral de Patrimônio (DGPAT) e em seguida o mesmo é distribuído à unidade administrativa usuária, neste caso, a Secretaria de Esporte, cujo titular passa a ter então responsabilidade pela guarda e uso dos bens patrimoniais, denominados “próprios”.

3.6. Em 23 de março de 2011, foi aprovada a Lei nº 4.558, que em seu Art. 1º autorizou a reversão ao patrimônio da Terracap do Lote 1 do Setor de Áreas Isoladas Norte, Centro Esportivo. Na referida Lei, o GDF e a Terracap ficaram responsáveis por apresentar à Câmara

<sup>3</sup> Disponível em:

<[https://pt.wikipedia.org/wiki/Aut%C3%B3dromo\\_Internacional\\_Nelson\\_Piquet\\_\(Bras%C3%ADlia\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Aut%C3%B3dromo_Internacional_Nelson_Piquet_(Bras%C3%ADlia))> Consulta em: 05 nov 2018

Distrital os critérios de utilização, bem como as condições e os instrumentos contratuais de gerenciamento e exploração econômica do complexo desportivo.

3.7. Em 2013, foi assinado contrato de subsídio entre a Terracap e a Federação Internacional de Automobilismo – FIA, com o objetivo de que a primeira recebesse apoio do Fundo de Desenvolvimento de Segurança do Esporte Motorizado da FIA (MSSDF), consistente em subsídio financeiro visando à contratação de serviços técnicos especializados objetivando a melhoria do Autódromo Internacional de Brasília. Conseqüentemente, a Terracap estaria obrigada a firmar contrato com Empresa de Consultoria nomeada pela FIA para realizar os estudos relativos ao Autódromo, o que resultou no Acordo de Fornecimento de ASN firmado em 03 de julho de 2013 com a Apex Circuit Design, sediada no Reino Unido.

3.8. Em setembro de 2014, foi firmado contrato da Terracap com a Rádio e Televisão Bandeirantes tendo como objeto a realização, por esta última, da etapa brasileira do Campeonato Mundial de Fórmula Indy a ser promovida no ano de 2015 em Brasília. Como obrigações, a Terracap deveria cumprir com os compromissos financeiros assumidos com a emissora, da ordem de 37 milhões, e a liberação para uso do circuito, custeando as adaptações, manutenção e reformas necessárias. Para tanto, a Novacap ficou responsável pelas obras, financiadas junto à Terracap, que começaram em 29 de novembro de 2014.

3.9. Entretanto, em 29 de janeiro de 2015, a Terracap acatou as recomendações do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios e do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas, e anulou o contrato com a Rádio e Televisão Bandeirantes, o que provocou o cancelamento da etapa brasileira de Fórmula Indy, programada para dia 8 de março de 2014. Desde sua inauguração, em 1974, o Autódromo Internacional de Brasília foi objeto de apenas uma tentativa de reforma expressiva nas suas estruturas, por ocasião deste contrato.

#### **4. CONDICIONANTES LEGAIS DE USO E OCUPAÇÃO PARA A ÁREA**

4.1. O Decreto “N” nº 596, de 08/03/1967, que aprovou o Código de Edificações de Brasília, continua vigente para uma parte dos setores do Conjunto Urbanístico de Brasília, e estabeleceu a Zona Verde, compreendida por áreas especiais de proteção paisagística, com baixa densidade de construção e relacionadas com a recreação e o lazer da população. Dentre as áreas integrantes dessa zona, foi destacado o Setor de Estádios Nacionais que compreende o conjunto de áreas e estádios para a prática de esportes e realização de espetáculos esportivos”<sup>4</sup>.

4.2. Com relação aos parâmetros de uso e ocupação para as edificações do Setor de Estádios Nacionais, o mencionado Código de Edificações estabeleceu que as construções devem obedecer a projetos elaborados pelo Conselho de Arquitetura e Urbanismo - CAU (atual CONPLAN), estabelecendo normas a cada caso. Ao longo dos anos, as edificações do Centro Esportivo de Brasília foram aprovadas e licenciadas pelos setores competentes do Governo, com base em projetos arquitetônicos apreciados pelo antigo CAU (atual

---

<sup>4</sup>SEDUMA (2010). MDE 128/10. Brasília – RA I. Setor de Recreação Pública Norte – SRPN (antigo SAI Norte). Área do Centro Esportivo de Brasília. Implantação e Diretrizes para o Estádio Nacional de Brasília Mané Garrincha.

CONPLAN)<sup>5</sup>.

4.3. A Planta SAI Norte - PR 64/1, corresponde ao projeto de parcelamento que cria a unidade imobiliária registrada em cartório. A área de registro cartorial é de 1.908.300,00 m<sup>2</sup>, que diverge da área obtida a partir dos limites indicados na PR 64/1, que é de aproximadamente 1.334.351,00 m<sup>2</sup> <sup>6</sup>.

4.4. Em abril de 2018 foi finalizada a elaboração, pela SEGETH, do Plano de Uso e Ocupação do Setor de Recreação Pública Norte PUOC - SRPN, para atender a demanda existente de definição de parâmetros urbanísticos para o Setor. Além da definição de parâmetros o documento apresenta para o Autódromo uma área loteável de 680.743,85 m<sup>2</sup>, cujo texto na íntegra encontra-se no Anexo 9 deste Edital

4.5. Finalmente, em 11 de setembro de 2018 foi sancionada a Lei Complementar n° 946 que define os parâmetros de uso e ocupação para o Setor de Recreação Pública Norte, bem como poligonal de referência para o SRPN, conforme texto na íntegra constante no Anexo 9 deste Edital.



Figura 4: Área Objeto da Concessão (Mapa D do Anexo 13).

<sup>5</sup> Idem.

<sup>6</sup> SEGETH (2018). Plano de Uso e Ocupação do Solo - Setor de Recreação Pública Norte. PUOC-SRPN. Jun/2018.

## 5. SITUAÇÃO ATUAL DAS ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DO AUTÓDROMO INTERNACIONAL DE BRASÍLIA

5.1. O Autódromo Internacional de Brasília possui uma série de edificações internas à sua área cercada. Além da pista, existem as arquibancadas, oficinas, kartódromo e um cinema drive-in. Algumas estruturas foram demolidas, como os boxes e a sede da Federação de Automobilismo. (Figura 5 e Mapa C do Anexo 13).



**Figura 5: Estruturas integrantes do Autódromo Internacional de Brasília.**

5.2. As informações que se seguem têm por referência observações e relatórios elaborados pela Terracap por ocasião de vistorias ao local.

5.3. Suas estruturas encontram-se subutilizadas e danificadas pois datam, em sua maioria, da construção do autódromo. Elas carecem de modernização para melhor atender aos interesses e necessidades dos usuários, no que tange à segurança, acessibilidade, conforto, serviços e tecnologia.

5.4. Quanto a pista de corrida, esta encontra-se bastante danificada em praticamente toda a sua extensão, apresentando trincas de diversos tamanhos. Os níveis das áreas internas à pista não apresentam nivelamento satisfatório e seguro. O circuito apresenta oxidação e desgastes da pista de rolagem em função do tempo. (Figuras 6 a 8).

5.5. Particularmente na pista do circuito, onde foram iniciadas algumas intervenções voltadas para adequação do traçado ao evento Fórmula Indy, a inesperada suspensão dos trabalhos em março de 2015, sem qualquer medida para preservação dos serviços que não estavam concluídos; comprometeu, tanto a qualidade como a durabilidade daqueles serviços. Desde então, estas intervenções vêm se degenerando, tanto pela degradação natural dos elementos como pela absoluta falta de manutenção e conservação destes locais.

5.6. Dado o longo período de paralização das atividades, estruturas como, bases de brita graduada e valas de drenagem, estão completamente comprometidas.

5.7. Por outro lado, as áreas de pavimento haviam sido fresadas, que ainda aguardam recapeamento, necessitam de uma avaliação detalhada, para seu eventual reaproveitamento; pois, observadas as recomendações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT): “a área fresada não deve permanecer por mais de 3 (três) dias sem o devido recobrimento” (NORMA DNIT 159/2011-ES; Pavimentos asfálticos – Fresagem a frio – Especificação de serviço). Nas condições impostas às obras de adequação da Pista, dada a prolongada exposição da estrutura do pavimento fresado aos agentes atmosféricos, o ligante betuminoso, como inúmeras outras substâncias orgânicas, oxida mais facilmente; o que, acelera seu envelhecimento, fragilizando a mistura asfáltica e favorecendo o desprendimento dos agregados.

5.8. Deste mesmo modo, contribuindo ainda mais para a degeneração do pavimento da pista, observamos o trecho entre as Curvas 7 e 8, incluindo a área de escape da curva 7, onde têm sido realizadas algumas competições de “drift” (derrapagem). Apenas a título de esclarecimento: “drift” ou “drifting” (termo em inglês que significa “à deriva”) compreende um estilo de condução, com o emprego de técnicas de derrapagem nas curvas, deslizando o carro de lado e em alta velocidade. Nestas condições a degradação de todo pavimento é acelerada pelos elevados esforços tangenciais a que o asfalto é constantemente submetido.

5.9. Cabe registrar ainda, a indesejável contaminação da pista pela recorrência do excessivo emborrachamento decorrente das competições de “drift”; pois, segundo as recomendações da Federação Internacional de Automobilismo (FIA), na pista de competição devem ser garantidas e preservadas as características de aderência (o “grip” do pavimento), que é reduzido pelo emborrachamento nas áreas utilizadas pelas competições de “drift”.

5.10. Somente uma detalhada inspeção, inclusive com alguns testes e ensaios de

laboratório, poderá determinar com exatidão as condições de aproveitamento das áreas fresadas e do trecho utilizado nas competições de “drift”.

5.11. As áreas de escape não atendem aos padrões de segurança, principalmente do Moto GP. As distâncias à primeira linha de proteção (pneus e *guardrail*) eram muito curtas e ofereciam perigo eminente aos pilotos no caso de acidentes ao final das retas com maior extensão. As “zebras” ou “lavadeiras” da pista devem ser alteradas para estarem condizentes com as especificações técnicas da Federação Internacional de Motociclismo (FIM) e da Federação Internacional de Automobilismo (FIA).

5.12. As vias de acesso para serviços e emergência não atendem às recomendações necessárias (perímetro do circuito e isolamento do público). Não existe isolamento de público e nem proteção suficiente aos oficiais de prova nas áreas de acesso a pista em suas cabines.

5.13. O Autódromo não possui cabeamento de fibra óptica e nem sistema de cronometragem atualizado, para fazer tomadas de tempo oficial, ou para transmissão de dados. Não há sinalização de pista, como por exemplo luzes para sinalização de incidentes. Também não há luzes de largada conforme determinam as especificações técnicas da FIA e da FIM.

5.14. O local apresenta drenagem insuficiente face a topografia a ser corrigida, evitando assim invasão de água e lama para a pista. Faz-se necessária a ampliação da rede de drenagem. A proteção e arrimo da arquibancada descoberta, junto à saída da curva 12, encontram-se totalmente desalinhadas, apresentando pontos de erosão e queda da barreira de contenção.



**Figura 6: Trecho da pista recapeado.**



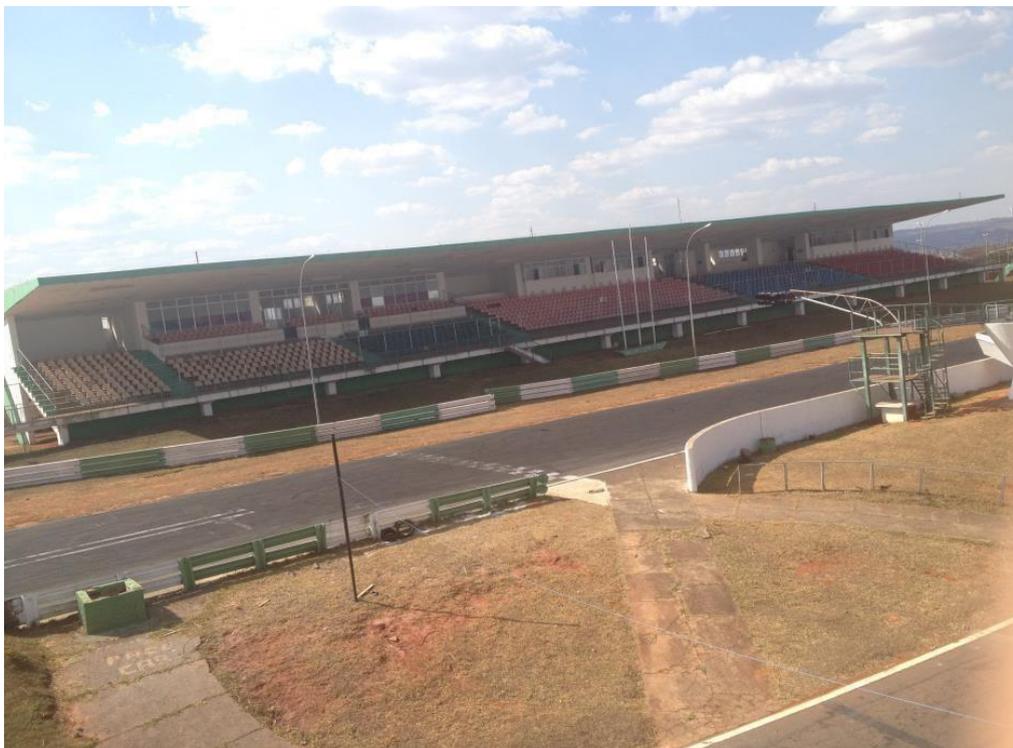
**Figura 7: Trecho da pista após remoção da camada asfáltica.**



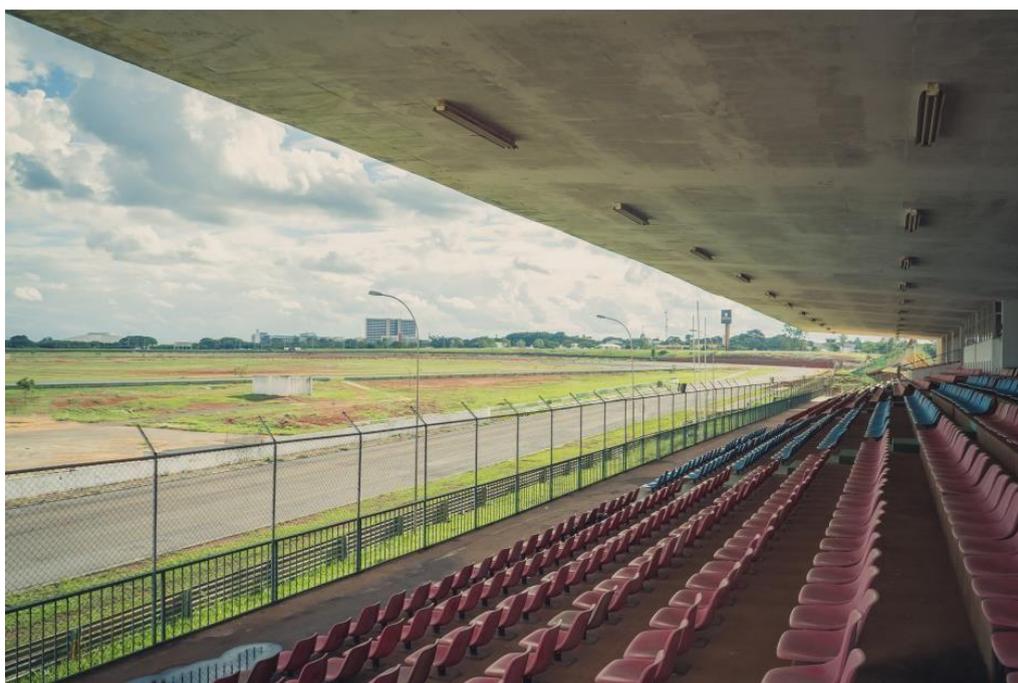
**Figura 8: Trecho da pista recapeado.**

5.15. A arquibancada coberta apresenta problemas estruturais e de acessibilidade, armaduras expostas, cadeiras e vidros quebrados, infiltrações, bem como instalações elétricas e hidráulicas obsoletas (Figuras 9 a 11). Não há sistema de prevenção e de combate a incêndio. Tais condições colocam em risco a segurança dos espectadores. Será necessária realização de reforma por parte do concessionário, ou ainda Plano de reforma precedido de

laudo de vistoria.



**Figura 9: Vista externa da arquibancada coberta.**



**Figura 10: Vista interna da arquibancada coberta.**



**Figura 11: Detalhes da estrutura da arquibancada coberta .**

5.16. As arquibancadas descobertas também se encontram em condições precárias e necessitam de manutenção (Figura 12).



**Figura 12: Arquibancada descoberta.**

5.17. Os boxes, torres de controle e edificações de apoio dos boxes foram demolidos para a reforma pretendida na inicial, pois necessitavam de muitas adaptações, por estarem com suas estruturas em péssimas condições de uso e em desacordo com as normas da FIA (Figuras 13 e 14).



**Figura 13: Localidade onde foram demolidos os boxes.**



**Figura 14: Escombros dos antigos boxes.**

5.18. A subestação de energia elétrica existente no Autódromo (Figuras 15 a 17) não atende à normas específicas e apresenta dispositivos antigos, sem equipamentos digitais que permitam uma maior precisão durante operação, em caso de curto circuito interno à edificação ou em quaisquer outras falhas. É comum a ocorrência de falha mecânica em dispositivos antigos na operação de abertura, isto por falha na mola do dispositivo, falta de manutenção e lubrificação. Atualmente, existem dispositivos que permitem operação telecomandada. Tais

defeitos são minimizados quando são utilizados contatos comandados por pulso digital.



**Figura 15: Vista externa da subestação de energia elétrica .**



**Figura 16: Vista interna da subestação de energia elétrica .**



Figura 17: Detalhes da subestação de energia elétrica .

5.19. Ao redor do Autódromo, existem cinco áreas que funcionavam como espaços de apoio aos espectadores (Figura 18). Essas áreas abrigavam banheiros e áreas cobertas para bares. Essas construções estão totalmente abandonadas, com instalações em péssimas condições (Figuras 19 a 22). Incluem-se as instalações hidráulicas e elétricas dos banheiros, as quais são precárias e não funcionam.



Figura 18: Áreas de apoio ao redor do Autódromo.



**Figura 19: Estrutura de apoio degradada.**



**Figura 20: Estrutura de apoio degradada.**



**Figura 21: Detalhes dos banheiros.**



**Figura 22: Detalhes dos banheiros.**

## 6. OCUPAÇÕES EM FUNCIONAMENTO

6.1. Na área do Autódromo Internacional de Brasília existem ocupações que mantêm suas atividades atualmente em funcionamento: -Kart, Cine Drive-in e galpões de oficinas (Figura 23). Segundo informações da Secretaria de Estado do Esporte, Turismo e Lazer, tais ocupações eram administradas pela empresa NZ durante o período em que esta era concessionária da área. Contudo, após o fim da concessão e retorno da administração do Autódromo à Secretaria, foi permitido que os ocupantes permanecessem no local, sem a realização de uma licitação.



Figura 23: Ocupações do Autódromo Internacional de Brasília .

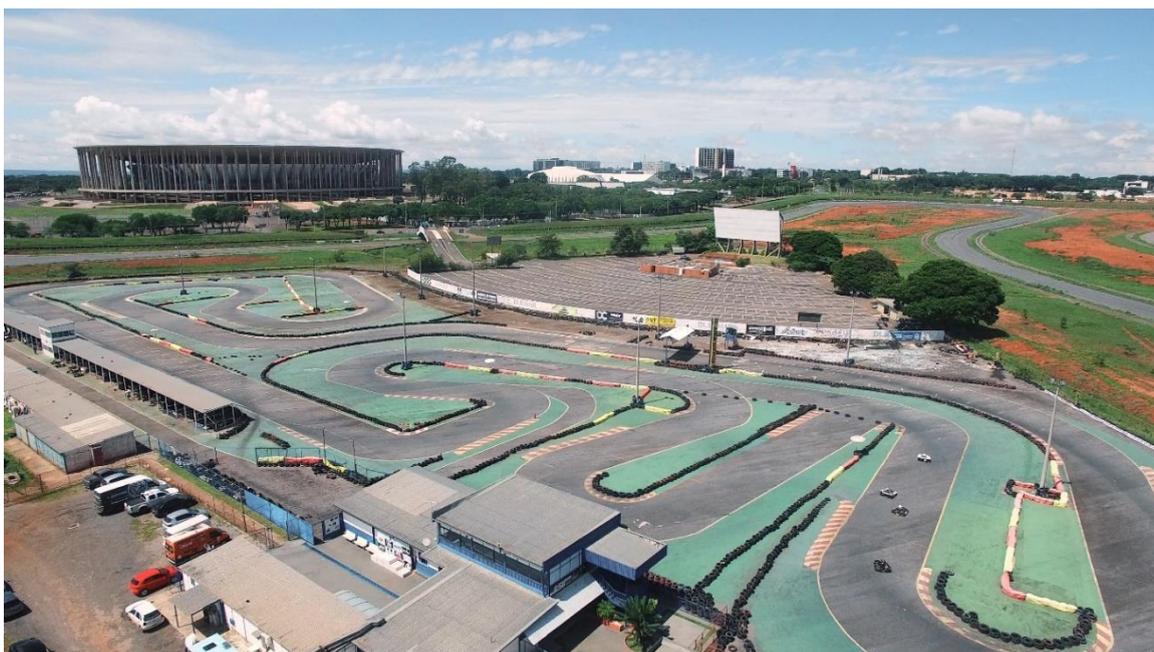
6.2. O Autódromo de Brasília possui uma área de Kart (figuras 24 a 26). O kart é administrado e explorado comercialmente por empresa privada e encontra-se atualmente em funcionamento.



Figura 24: Área de Kart do Autódromo.



**Figura 25: Área de Kart do Autódromo.**



**Figura 26: Área de Kart do Autódromo.**

6.3. O Cine Drive-in (Figuras 27 a 29), da mesma forma que o kart, é administrado por empresa privada, que o explora comercialmente e encontra-se em funcionamento.



**Figura 27: Área do Cine Drive-in.**



**Figura 28: Área do Cine Drive-in.**



**Figura 29: Área do Cine Drive-in.**

6.4. Dentro dos limites do Autódromo, em área periférica, existem também galpões ocupados por particulares onde funcionam oficinas. (Figuras 30 a 33)



**Figura 30: Galpões do Autódromo.**



**Figura 31: Galpões do autódromo.**



**Figura 32: Galpões do autódromo.**



**Figura 33: Galpões do autódromo.**