



Crônica da Cidade

SEVERINO FRANCISCO | severinofrancisco.df@dabr.com.br

Rampa do Parque

E, se em algum momento, as superquadras se transformassem, todos os domingos, em lugares de celebração, com shows de música, performances teatrais e saraus poéticos? E os jovens se sentassem na grama como se fosse um grande quintal coletivo para cultivar a arte? E se os organizadores não esquecessem as crianças e promovessem também ruas de arte, ateliers ao ar livre, onde elas se pintariam como se fossem

ou voltassem a ser indígenas? E se o espaço das superquadras se transformasse em um grande Eixão do Lazer?

Bem, essa utopia se tornou uma realidade, em escala reduzida, durante a década de 1980 (de forma contínua) e a de 1990 (de forma descontínua) com o Concerto Cabeças, que promoveu arte, cultura e vida comunitária na 311 Sul e, mais tarde, na Rampa do Parque da Cidade.

"Deitado na grama/Sentado na cama/Cabeças não me /saí da cabeça", escreveu o poeta carioca Chacal, em estada brasiliense. A ideia do movimento brotou da cabeça de Néio Lúcio, que nos deixou na semana passada, e de uma primeira geração de brasilienses que experimentou a convivência nos

gramados das superquadras. Não surgiu de nenhuma prancheta ou gabinete.

Nasceu da vivência, da concentração, da necessidade e do improviso. Essa geração tinha consciência de que Brasília era a materialização do grandioso projeto modernista e não mera paisagem para um faroeste caboclo.

Mas também cresceu sob o sufoco de um regime militar e queria descer do bloco e botar o bloco na rua. A rua era proibida ou interdita: "Eles fazem os muros, nós, os pulos", sintetizou o poeta TT Catalão em livro sobre o Cabeças.

A trincheira era a Galeria Cabeças, na 311 Sul, mas o movimento teve vários desdobramentos imediatos. Um deles foi o Festival do

Gramado, com precárias exposições de filmes em que a tela era um lençol branco. Outra era a Rua de Arte, uma ramificação educativa do projeto, espaço para agir, interagir e criar. As crianças fizeram a festa. E um terceiro foi o Painelão da Arte, na 312 Norte, a quadra dos irmãos piauienses Clodo, Clímério e Clésio.

O Cabeças ensinou a ocupar a cidade com a cultura. Mais tarde, influenciou o movimento do Açougue T-Bone, que fechava a quadra para shows e saraus de poesia. O legado do Cabeças permanece vivo aos domingos, quando o Eixão é fechado para os carros e se transforma no Eixão do Lazer, destinado exclusivamente a atividades culturais e de recreação.

Mas há um aspecto intrigante nessa história. Quando a superquadra ficou pequena

demais para abrigar os shows do Cabeças, ele migraram para a Rampa Acústica do Parque da Cidade. No arquivo do **Correio**, é possível divisar a plateia de mais de 2 mil pessoas para assistir Cássia Eller, Renato Mattos, Zélia Duncan ou Jorge Élder (baixista que, mais tarde, tocava com Caetano Veloso e Chico Buarque).

Era uma festa democrática da qual participavam mães com bebês, adolescentes e idosos. Tudo gratuitamente. Com a morte de Néio Lúcio, artistas que participaram do movimento perguntam qual o destino da Rampa Acústica do Parque da Cidade. E, realmente, é absurdo que esse espaço central, acessível, sem problemas com a Lei do Silêncio, tão marcante, esteja inoperante.

TECNOLOGIA / Aumento de carros elétricos impulsiona ações para evitar ocorrências de incêndios. Especialistas explicam os riscos e as medidas cautelares para abastecimento, principalmente em condomínios residenciais

Segurança na hora da recarga

» BEATRIZ MASCARENHAS

O avanço da frota de veículos elétricos no Brasil está transformando a rotina dos condomínios e levanta um dilema: como conciliar a praticidade da recarga individual com a segurança coletiva. Segundo a Associação Brasileira do Veículo Elétrico, o Distrito Federal possui a segunda maior frota do país, com mais de 50 mil carros elétricos registrados desde 2022. Só nos três primeiros meses de 2026, foram 4.174 novos registros, um aumento de 5% em relação ao mesmo período de 2025, quando foram contabilizados 3.977 carros do gênero. No centro dessa expansão, está o comportamento das baterias de íons de lítio em caso de incêndio.

Diferentemente dos veículos a combustão, esse tipo de bateria pode entrar em um processo conhecido como "embalo térmico", no qual a reação química interna gera calor de forma contínua e libera gases inflamáveis — muitas vezes, produzindo o próprio oxigênio necessário para manter as chamas, o que dificulta o combate ao fogo.

Nesse cenário, a instalação de pontos de recarga em garagens exige mais do que adaptações simples. Não basta utilizar uma tomada comum: é necessário seguir normas técnicas, como a NBR 17019, que define os requisitos para a alimentação elétrica de veículos. "O que leva um carro elétrico a pegar fogo tem a ver, principalmente, com danos à bateria, que podem ser causados por falhas de fabricação, problemas no transporte ou montagem, excesso de recarga ou uso de equipamentos mal dimensionados", explica Thiago Ferreira Gomes, professor de engenharia elétrica, que já participou de projetos de instalação de carregadores veiculares.

Segundo ele, embora o sistema seja considerado seguro, isso depende diretamente do cumprimento das exigências técnicas. "Um carregador elétrico tem potência semelhante a de um chuveiro ou ar-condicionado, então, precisa ser considerado no dimensionamento da rede, com cabos, disjuntores e dispositivos de proteção adequados", afirma. O especialista destaca, ainda, que a instalação deve ser feita por profissionais qualificados, com responsabilidade técnica formalizada, para garantir que toda a estrutura suporte a carga sem risco.

Beatriz Mascarenhas



Abdias Aires sente-se seguro com engenharia do condomínio onde mora, no Noroeste

O que diz a Neoenergia Brasília

A Neoenergia Brasília informou que, até o momento, não há registro de picos de consumo relevantes no Distrito Federal associados à recarga de veículos elétricos que exijam reforço na rede, como substituição de transformadores. Segundo a concessionária, os carros elétricos ainda representam menos de 1% da frota local, o que mantém a demanda dentro de uma margem considerada segura. As substações

operam com folga e estão distantes da capacidade máxima, permitindo absorver o crescimento gradual desse tipo de consumo sem impacto significativo no sistema. A distribuidora destaca, no entanto, que o aumento da carga elétrica em imóveis — como condomínios com instalação de pontos de recarga — deve ser informado previamente para avaliação técnica. A orientação é de que a infraestrutura

interna esteja adequada e dimensionada para essa nova demanda, evitando sobrecargas locais. Nos últimos anos, a empresa diz que reforçou a rede com investimentos superiores a R\$ 1,4 bilhão, voltados à modernização e ampliação da capacidade, o que, segundo a Neoenergia, contribui para manter a estabilidade do fornecimento mesmo diante da expansão da mobilidade elétrica

Infraestrutura

O pediatra Abdias Aires, 63 anos, acompanhou toda a adaptação do condomínio onde ele mora, no Noroeste. Dono de um veículo elétrico há 1 ano, ele relata ter conseguido uma economia de mais de 80% nos custos mensais de abastecimento do carro. O médico descreve que, no residencial onde vive, cada apartamento fica responsável pelo custeio do próprio consumo de energia de seus veículos. "O prédio foi entregue pela construtora com a infraestrutura pronta, para a instalação de pontos de recarga", conta o pediatra.

Próximo ao box, Abdias relata que todos na sua prumada têm carros elétricos e que, por isso, os

moradores do residencial optaram por um sistema inteligente de distribuição de cargas. "Para evitar a sobrecarga do prédio", afirma.

O atual síndico do residencial, Henrique Tomaz, 31 anos, afirma que o condomínio precisou se adaptar ao aumento da demanda por veículos elétricos, mesmo já tendo sido entregue com previsão para esse tipo de instalação. "O nosso condomínio foi entregue em 2021, prevendo a instalação de carregadores veiculares nas vagas privadas. Cada unidade tem direito a um carregador, independente do número de vagas", explica.

Segundo Tomaz, com a adesão gradual dos moradores, o prédio passou a enfrentar limitações técnicas. "A maior dificuldade

encontrada foi com relação à carga disponibilizada pela Neoenergia para o condomínio", diz. Um laudo técnico indicou a possibilidade de instalação simultânea de carregadores, mas, com o crescimento da demanda, uma das fases da garagem atingiu o limite em 2025.

Para contornar o problema e garantir segurança, o condomínio adotou medidas técnicas e investiu em novos sistemas. "Fomos obrigados a encontrar uma solução, e a escolhida foi a aquisição de um sistema de gerenciamento de demanda da WEG, ao custo de aproximadamente R\$ 30 mil", afirma Frederico Novaes, síndico fixo, de 49 anos. De acordo com ele, o equipamento controla automaticamente a distribuição de

Entenda a norma ABNT NBR 17019

» **Abrangência:** aplica-se a circuitos de alimentação para recarga de veículos elétricos em modo 1, 2, 3 e 4, conforme normas IEC, garantindo segurança na conexão.

» **Segurança e Proteção:** exige o uso obrigatório de dispositivos de proteção contra surtos (DPS) e dispositivos DR de alta sensibilidade para proteção contra choques elétricos em cada ponto de recarga.

» **Normas Relacionadas:** Complementa a NBR 5410 (Instalações Elétricas de Baixa Tensão), especificando regras para locais especiais, como garagens residenciais e comerciais.

» **Instalação Segura:** Proíbe improvisações em pontos de recarga, exigindo dimensionamento adequado de carga, aterramento eficaz e conformidade com normas técnicas

50 MIL

É o número de veículos elétricos registrados desde 2022 no Distrito Federal, que possui a 2ª maior frota do país

energia entre os carregadores, evitando sobrecargas.

Ele destaca, ainda, que a instalação passou a exigir critérios mais rigorosos: "Atualmente, para a instalação do carregador, é obrigatório que ela seja feita por empresa técnica responsável, com a inclusão do sistema SAVE de acordo com a NBR 17019/2022 e emissão de ART por engenheiro qualificado". O condomínio também mantém sistemas de segurança como extintores, hidrantes, detectores e exaustão, e aguarda eventual atualização das normas do Corpo de Bombeiros para novas adequações.

Treinamentos

O Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF) ainda não possui uma norma específica para estações de recarga de veículos elétricos, mas atua para suprir essa lacuna. As vitórias seguem, por enquanto, as regras gerais de segurança contra incêndio aplicáveis a edificações, conduzidas pelo Departamento de Segurança Contra Incêndio (Deseg).

Diante do aumento da demanda, a corporação criou um grupo de trabalho formado por especialistas para estudar os riscos em garagens e pontos de recarga, com foco em possíveis atualizações normativas e na definição de exigências técnicas específicas para

esse tipo de instalação. Enquanto a regulamentação não é consolidada, o CBMDF orienta que os condomínios mantenham todos os sistemas de segurança contra incêndio já exigidos — como sinalização, extintores e rotas de fuga — e reforça a necessidade de que a instalação dos carregadores siga rigorosamente normas técnicas, como a NBR 5410 e a NBR 17019.

A recomendação é de que os pontos de recarga sejam instalados por profissionais qualificados, respeitando a capacidade elétrica da edificação e, sempre que possível, em áreas abertas e ventiladas, o que facilita tanto a prevenção quanto a atuação em caso de incêndio.

No campo operacional, a corporação também avança na preparação para lidar com incêndios em baterias de lítio, que apresentam comportamento diferente dos veículos convencionais, inclusive com emissão de gases tóxicos. Como parte desse esforço, o CBMDF realizou o primeiro workshop com ensaio real de incêndio em veículo elétrico, em ambiente controlado, para estudar o comportamento do fogo e aprimorar protocolos de combate. A iniciativa busca gerar dados técnicos que orientem o uso de equipamentos mais adequados e estratégias mais eficazes para esse tipo de ocorrência, considerada um novo desafio para as equipes de emergência.

Obituário

Sepultamentos realizados em 13 de abril de 2026

» Campo da Esperança

Agripino Barbosa da Cruz, 77 anos
Augusto Gonçalves de Souza, 89 anos
Fábio do Amor Divino, 41 anos
Geraldo Deves de Menezes, 78 anos
Ivan Farias da Silva, 61 anos
Jonas Gonçalves Dias, 92 anos
Landes Dias, 63 anos
Manoel Sebastião dos Santos, 94 anos
Maria Iracema Marques de Oliveira, 76 anos
Maria Rodrigues Menezes, 73 anos

Marilene Fleury de Souza, 78 anos
Marlene Terezinha Didonet, 69 anos
Nicolas da Silva Teodoro, menos de 1 ano
Raimunda de Maria Frazão Doudelement, 85 anos
Sonia Maria Gomes dos Santos, 64 anos

» Taguatinga

Adélia Sardinha Vieira, 72 anos

Allana Nascimento Moraes, menos de 1 ano
Carlito Alves da Costa, 59 anos
Edson Alves Ferreira, 76 anos
Ingrid Barros da Silva, 29 anos
João Anastácio de Lima, 93 anos
João da Rocha Guedes, 76 anos
José Raimundo dos Santos, 65 anos
José Wilton França Braz, 60 anos
Lourdes Lima das Chagas, 90 anos
Manoel Pereira da Silva, 86 anos
Maria Aparecida de Freitas, 52 anos
Maria José Ribeiro, 70 anos

Milton Lopes da Rocha, 69 anos
Raimunda Conceição de Sousa, 92 anos
Virgínia de Castro Almeida, 96 anos

» Gama

Ana da Conceição Dias Correia, 72 anos
Bianca Cristina Alves Lopes, 21 anos
Tissue Matsuura, 73 anos

» Planaltina

Cecília Rabelo da Silva, 84 anos

Paulo de Souza Livio, 41 anos
Valéssia da Cunha Sampaio Veloso, 44 anos

» Sobradinho

Natthais Pereira da Silva Costa, menos de 1 ano

» Jardim Metropolitano

José Feliciano Dantas, 68 anos (cremação)
Elio Pereira, 71 anos (cremação)