



**Iane Soares Rodrigues**

**W3 Sul: A relevância da revitalização urbana  
da primeira avenida comercial de Brasília**

**Dissertação de Mestrado**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio.

Orientador: Prof. Marcos Osmar Favero

Rio de Janeiro  
Maio 2023



**Iane Soares Rodrigues**

**W3 Sul: A relevância da revitalização urbana  
da primeira avenida comercial de Brasília**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo:

**Prof. Marcos Osmar Favero**

Orientador

Departamento de Arquitetura e Urbanismo – PUC-Rio

**Prof<sup>a</sup>. Máira Machado Martins**

Departamento de Arquitetura e Urbanismo – PUC-Rio

**Prof<sup>a</sup>. Ana Paula Borba Gonçalves Barros**

Pesquisador Autônomo

Rio de Janeiro, 05 de Maio de 2023.

Todos os direitos reservados. A reprodução, total ou parcial, do trabalho é proibida sem autorização da universidade, da autora e do orientador.

## **Iane Soares Rodrigues**

Graduou-se em Arquitetura e Urbanismo no UniCeub (Centro Universitário de Brasília) em 2019.

### Ficha Catalográfica

Rodrigues, Iane Soares

W3 Sul: A relevância da revitalização urbana da primeira avenida comercial de Brasília / Iane Soares Rodrigues; Orientador: Marcos Osmar Favero. – Rio de Janeiro: PUC, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2023.

140 f.: il. color.

1. Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Arquitetura e Urbanismo.

Inclui referências bibliográficas.

1. Arquitetura e Urbanismo – Dissertação. 2. Avenida W3 Sul. 3. Brasília. 4. Comércio local. 5. Degradação Urbana. 6. Revitalização urbana. I. Favero, M. O. (Marcos Osmar). II Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD:720

Em homenagem à Brasília,  
cidade que fez morada em mim.

*“É tolice dizer que as coisas são imutáveis. Tudo pode ser mudado. Só aquilo no qual acredito e certas convicções permanecem as mesmas.”*

(Oscar Niemeyer)

## Agradecimentos

A gratidão é uma força transformadora que nos conecta com a abundância do universo. É um estado de espírito que eleva nossa consciência mais profunda, por meio do reconhecimento da alegria, nos momentos simples da vida, bem como nos possibilita valorizar as pessoas que nos cercam e tornam a nossa jornada mais leve e feliz. Por conseguinte, gostaria de agradecer e dedicar esta dissertação às pessoas que foram essenciais no meu percurso até aqui, contribuindo para o meu amadurecimento, crescimento e, acima de tudo, fortalecendo-me frente aos desafios que a vida nos propõe.

Neste sentido, registro aqui o meu agradecimento à PUC-Rio pela oportunidade de realizar esta pesquisa e por todas as conquistas oriundas desta jornada acadêmica. Faço isto, por meio dos funcionários do Departamento de Arquitetura, por estarem sempre atentos e disponíveis a ajudar. Meu respeito e gratidão a todos os professores envolvidos em cada etapa desta jornada de aprendizado e crescimento. Em especial, ao meu orientador, Professor Marcos Favero, pelas trocas e contribuições acadêmicas que fomentaram esta dissertação contribuído para que eu pudesse reafirmar meu propósito nesta trajetória. Gostaria de agradecer também as professoras Ana Paula Borba e Patrícia Assreuy, profissionais ímpares com quem tive o privilégio de cruzar durante minha jornada acadêmica e que, de muitas maneiras me inspiraram com sua paixão irrestrita pelo urbanismo.

Minha profunda gratidão aos meus pais, Sérgio e Maria, a quem amo incondicionalmente, primeiramente, pelo bem da vida, por serem importantes alicerces e por participarem de forma ativa das pequenas e grandes conquistas em minha vida, sempre prontos a compartilhar ensinamentos e sabedoria transmutados em palavras de afeto e carinho, além do apoio e incentivo imensurável que sempre tiveram comigo e contribuiu para eu me tornar a mulher que sou hoje. Agradeço com todo meu amor a minha avó Nair e a minha segunda mãe Fafá, representação do sagrado feminino da minha

linhagem familiar paterna e meu maior exemplo de força e resiliência.

À irmã que a vida me deu, Maria Mendes, agradeço imensamente por se fazer sempre presente nos melhores momentos da minha vida, assim como nos mais difíceis.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

.

## Resumo

Rodrigues, Iane Soares; Favero, Marcos Osmar. **W3 Sul: A relevância da revitalização urbana da primeira avenida comercial de Brasília.** Rio de Janeiro, 2023. 140p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

A Avenida W3 Sul foi famosa pelo seu comércio local em Brasília e teve grande destaque social e cultural na vida dos brasilienses nas décadas de 1960 e 1970, tendo sido palco de grandes passeatas e festividades. Com o desenvolvimento da cidade e o surgimento de novos centros comerciais (shoppings centers e comércio local adjacente às superquadras), a avenida entrou em decadência e perdeu sua relevância, transformando-se em uma Avenida degradada, marcada simultaneamente, por um processo de depredação e desuso. Ao longo dos anos, iniciativas governamentais e privadas foram tomadas com o intuito de revitalizar a região. Contudo, em sua maioria não foram implementadas ou não foram efetivas. Esta é uma pesquisa bibliográfica, documental, com pesquisa de campo e estudo de caso que tem como intuito elencar as razões que levaram à decadência da Avenida, diagnosticar seus principais problemas e analisar as propostas de projetos de revitalização existentes, com o propósito de compreender como cada proposta interfere na Avenida. A partir disso, o resultado obtido irá contemplar um documento, com diretrizes e premissas, que considera conceitos urbanísticos importantes relacionados à vitalidade, diversidade de usos e priorização do pedestre em relação ao uso do automóvel, com intuito de embasar futuros projetos de intervenção na Avenida W3 Sul. Este trabalho não se esgota nesta pesquisa, pois pretende-se continuar seu desenvolvimento academicamente. Almeja-se que esta pesquisa seja uma referência na área, com foco na revitalização da W3 Sul, e, dessa forma, poderá contribuir com trabalhos futuros.

## Palavras-chave

Avenida W3 Sul; Brasília; Comércio local; Degradação Urbana; Revitalização urbana.



Rodrigues, Iane Soares; Favero, Marcos Osmar (Advisor). **W3 Sul: The relevance of the urban revitalization of the first commercial avenue in Brasília.** Rio de Janeiro, 2023. 140p. Dissertação de Mestrado –Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

W3 South Avenue was famous for its local commerce in Brasilia and had great social prominence in the lives of Brasilia residents in the 1960s and 1970s, having been the scene of large marches and festivities. With the development of the city and the emergence of new commercial centers (shopping malls and local commerce adjacent to the superblocks). The Avenue fell into decay and lost its relevance, becoming a degraded Avenue, simultaneously marked by a process of depredation and disuse. Over the years, government and private initiatives have been taken with the aim of revitalizing the region. However, most of them were not implemented or were not effective. This is a bibliographical, documentary research, with field research and case study that aims to list the reasons that led to the decay of the Avenue, diagnose its main problems, and analyze the proposals for existing revitalization projects, with the purpose of understanding how each proposal interferes with the Avenue. From this, the result obtained will include a document, with guidelines and assumptions, which considers important urban concepts related to vitality, diversity of uses, and pedestrian prioritization in relation to car use, with the aim of supporting future intervention projects on the W3 South Avenue. This work does not end with this research, as it is intended to continue its development academically. It is hoped that this research will be a reference in the area, focusing on the revitalization of W3 South Avenue, and, in this way, it will be able to contribute to future work.

## **Keywords**

W3 Sul; Brasília; Local commerce; Urban Degradation; Urban Revitalization.

## Sumário

<b>1. Introdução.....</b>	<b>16</b>
<b>2. Brasília e Avenida W3 Sul: Estrutura e Funcionamento.....</b>	<b>30</b>
2.1. Planejamento Urbano de Brasília .....	30
2.2. Caracterização Urbana da Avenida W3 Sul .....	35
2.3. Cidade Matriz e Cidades Satélites .....	40
2.4. Avenida W3 Sul e Cidades Satélites .....	42
<b>3. Conceitos Identificados em Brasília .....</b>	<b>43</b>
3.1. Cidade Linear em Brasília e na Avenida W3 Sul .....	43
3.2. Setorização em Brasília e na Avenida W3 Sul .....	45
3.3. Unidades Vizinhança em Brasília e na Avenida W3 Sul .....	46
3.4. As 4 escalas em Brasília na Avenida W3 Sul.....	49
<b>4. Avenida W3 Sul .....</b>	<b>53</b>
4.1. Motivos da Decadência da Avenida W3 Sul .....	53
4.2. Principais Problemáticas Encontradas na Avenida W3 Sul .....	57
4.3. Propostas de Revitalização na Avenida W3 Sul.....	67
<b>5. Entrevistas .....</b>	<b>83</b>
5.1. INFINU – Estudo de um projeto particular, análise crítica e aplicabilidade. 107	
5.2. Análise Crítica, Premissas e Adequabilidades para a revitalização na Avenida W3 Sul .....	111
<b>6. Considerações Finais .....</b>	<b>132</b>
<b>7. Referências Bibliográficas .....</b>	<b>135</b>

## **Lista de siglas**

GDF – Governo do Distrito Federal

IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

OUC – Operação Urbana Consorciada

SEDUH – Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal

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

UNB – Universidade de Brasília

UV – Unidade Vizinhança

VLT – Veículo leve sobre trilhos

## Lista de figuras

Figura 1: Localização da Avenida W3 no plano piloto de Brasília. ....	16
Figura 2: W3 década de 60. ....	17
Figura 3: W3 década de 70. ....	18
Figura 4: W3 Sul em 2017, visão do comércio ....	19
Figura 5: Lojas fechadas W3 Sul. ....	19
Figura 06: Vista aérea Avenida W3 Sul. ....	20
Figura 7: Localização do INFINU na SCS 506. ....	22
Figura 8: Beco de conexão entre a W3 e W2 Sul, onde está localizado o INFINU - Antes e Depois. ....	22
Figura 9: Sinal da cruz, esboço inicial do projeto. ....	31
Figura 10: Limites da Capital, Triângulo Equilátero e Esboço das Asas ....	32
Figura 11: Croqui final do Plano Piloto. ....	32
Figura 12: Mapa setores Brasília. ....	34
Figura 13: Esboço Plano Piloto de Brasília do Projeto de Lucio Costa (1957). ....	35
Figura 14: Eixo Rodoviário e W3 situada no mapa. ....	36
Figura 15: Mapa Diagramado W3 Projeto X Construído. ....	37
Figura 16: Quadras contíguas à avenida W3 Sul. ....	38
Figura 17: Configuração original do lote das quadras 500 Sul. ....	39
Figura 18: Beco conexão entre a W3 e W2 Sul (505 Sul). ....	39
Figura 19: Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília ....	40
Figura 20: Esboço Cidade Linear. ....	43
Figura 21: Vista aérea Plano Piloto. ....	44
Figura 22: Manchas de setorização ....	46
Figura 23: Vista aérea superquadra modelo 308 Sul ....	47
Figura 24: Unidade Vizinhança (SQS 104, 105, 304 e 305) ....	48
Figura 25: Mapa setorizado das 4 escalas de Brasília ....	50
Figura 26: Via W3 Sul em 1968 no perímetro da escala residencial ....	51
Figura 27: Via W3 Sul no perímetro da escala gregária. ....	52
Figura 28: Shopping Conjunto Nacional década 1970. ....	55
Figura 29: Mapa Diagramado W3 Projeto X Construído. ....	55

Figura 30: Vista aérea Avenida W3 Sul e entorno .....	59
Figura 31: Mapa comparativo W3 Sul e Norte.....	62
Figura 32: Beco 503 Sul .....	66
Figura 33: Bolsão de Estacionamento 506 Sul dia de semana e fim de semana ...	67
Figura 34: Mapa de estacionamentos .....	67
Figura 35: Diagrama esquemático .....	70
Figura 36: Corte avenida W3 Sul. ....	72
Figura 37: Modificação do sistema viário. ....	73
Figura 38:Malha viária local.....	73
Figura 39:: Áreas de uso comum no interior das quadras 700 .....	74
Figura 40:Vista da ciclovía no canteiro central .....	77
Figura 41:Marquises entreblocos nas quadras 500 Sul .....	77
Figura 42:Requalificação das calçadas da avenida.....	78
Figura 43:Corte avenida W3 Sul .....	78
Figura 44: Veículo leve sobre trilhos .....	81
Figura 45: Gráfico referente a frequência que os entrevistados visitam a Avenida W3 Sul .....	84
Figura 46: Gráfico ilustra as atividades realizadas na Avenida W3 Sul pelos entrevistados .....	85
Figura 47: Gráfico ilustra a relação da qualidade do espaço urbano e o surgimento de atividades externas .....	86
Figura 48: Gráfico ilustra a opinião dos moradores em relação ao valor do aluguel cobrado para moradia nas quadras 500 e 700, considerando-se as atuais condições oferecidas pela W3 sul.....	88
Figura 49:Gráfico ilustra a frequência com que usuários da Avenida W3 Sul frequentam os estabelecimentos comerciais .....	88
Figura 50: Gráfico ilustra sensação de segurança que os entrevistados sentem (separados por gênero) nos períodos da manhã, tarde e noite na Avenida W3 Sul. ....	90
Figura 51: Gráfico ilustra sensação de segurança que os entrevistados sentem nos períodos da manhã, tarde e noite na Avenida W3 Sul. ....	90
Figura 52: Quadro do percentual total feminino e masculino .....	91
Figura 53: Avenida W3 Sul, quadra 508 Sul.....	92
Figura 54: Beco conexão W2 e W3 508 Sul .....	93

Figura 55: Gráfico ilustra o quão efetiva foi a revitalização na Avenida W3 Sul em 2020-2022 de acordo com os entrevistados. ....	94
Figura 56: Gráfico ilustra motivação dos usuários da W3 Sul em frequentar / permanecer na Avenida, caso haja revitalização da mesma. ....	95
Figura 57: Gráfico ilustra interesse dos entrevistados em frequentar a Avenida W3 Sul caso houvesse uma revitalização com mais atrativos.....	96
Figura 58: Gráfico ilustra como os entrevistados classificam que os becos da W3 Sul tornam a avenida nas atuais condições.....	96
Figura 59: Gráfico ilustra sensação de segurança que os entrevistados sentem (separados por gênero) nos períodos da manhã, tarde e noite nos becos de conexão entre a W3 e W2 Sul.....	98
Figura 60: Gráfico ilustra sensação de segurança que os entrevistados sentem (separados por gênero) nos períodos da manhã, tarde e noite nos becos de conexão entre a W3 e W2 Sul.....	98
Figura 61: Quadro do percentual total feminino e masculino .....	98
Figura 62: O gráfico ilustra a importância de uma revitalização dos becos da W3 Sul com mais atrativos de acordo com os entrevistados. ....	99
Figura 63: Gráfico ilustra sensação de segurança que os entrevistados sentem (separados por gênero) nos períodos da manhã, tarde e noite nas quadras 700 ..	101
Figura 64: Gráfico ilustra sensação de segurança que os entrevistados sentem (separados por gênero) nos períodos da manhã, tarde e noite nas quadras 700. .	101
Figura 65: Quadro do percentual total feminino e masculino. ....	101
Figura 66: O gráfico questiona se os entrevistados frequentariam mais as praças das entrequadras 700, caso houvesse uma revitalização com mais atrativos .....	102
Figura 67: Gráfico ilustra o valor do aluguel que os lojistas pagam .....	104
Figura 68: Gráfico ilustra como os lojistas caracterizam o valor dos aluguéis em relação as condições oferecidas pela Avenida W3 Sul.....	105
Figura 69: Resultado obtido durante a semana.....	105
Figura 70: Resultado obtido durante aos fins de semana. ....	105
Figura 71: Área interna de loja do INFINU .....	108
Figura 72: Entrada INFINU.....	108
Figura 73: Área externa INFINU.....	109
Figura 74: Mapa entorno INFINU.....	110
Figura 75: Fachadas casas geminadas quadras 700.....	112

Figura 76: Via W2 e W3 Sul respectivamente. ....	114
Figura 77: Via W2 e W3 Norte respectivamente. ....	114
Figura 80: Praça 21 de Abril.....	115
Figura 79: Praça 705/706 Sul .....	115
Figura 78: Praça do Índio .....	115
Figura 81: Times Square (2009).....	116
Figura 82: Times Square (2009).....	117
Figura 83: Times Square (2017).....	117
Figura 84: Escultura praça do Índio. ....	118
Figura 85: Mapa setor hospitalar Sul e entorno.....	119
Figura 86: Estacionamentos ao entorno da 504 Sul .....	120
Figura 87: Mimo bar (edição piscina de ondas) .....	122
Figura 88: Hidden by yard.....	122
Figura 89:Evento de carnaval no INFINU. ....	123
Figura 90: Beco do Batman. ....	124
Figura 91: Eixão do Lazer e W3 do lazer.....	128
Figura 92: Nona edição chefs dos eixos. ....	130

# 1. Introdução

Atualmente, Brasília é uma cidade diferente da inicialmente projetada, algo normal no processo de crescimento das grandes cidades. A tendência dos espaços urbanos é de se transformar, se adaptar, e, em alguns casos, até se deteriorar ao longo do tempo. Como exemplo disso, na Capital do Brasil, temos a Avenida W3 Sul. A avenida W3 Sul, que tem grande relevância na história da cidade, desde sua concepção de projeto até sua construção e uso efetivo. Seu caráter comercial permite criar uma relação direta entre pedestres, edifícios e veículos, uma vez que a é a “rua” que mais se aproxima das características de uma cidade tradicional, no que diz respeito à morfologia e espacialidade indo contra a lógica modernista predominante em Brasília (CAMARGO, 2019).

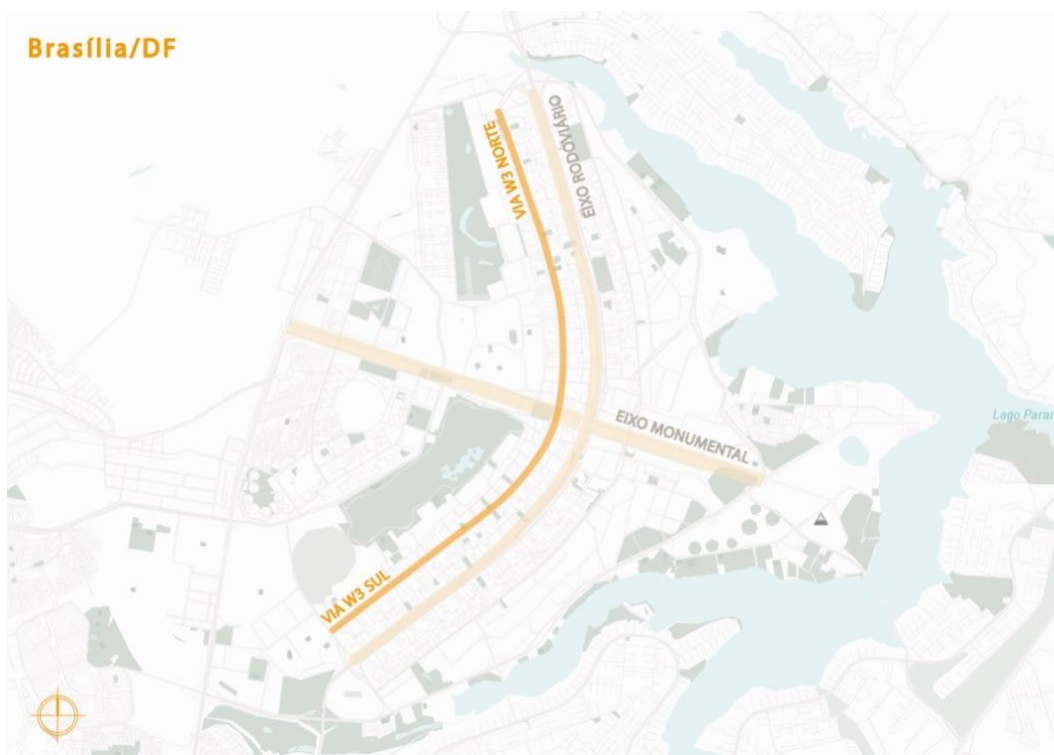


Figura 1: Localização da Avenida W3 no plano piloto de Brasília. (AUTORA, 2023)

Nesta pesquisa busca-se compreender o processo de desenvolvimento e transformação da avenida desde o projeto original até os dias atuais. Em sua concepção inicial, a W3 foi idealizada como uma via de serviço, conforme mencionado no relatório do Plano Piloto de Brasília elaborado por Lúcio Costa (1956) (BRANDÃO, 2009):



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 etc., e reservando-se uma faixa de terreno, equivalente a uma terceira ordem de quadras, para floricultura, horta e pomar. (COSTA apud BRANDÃO, 2009, p. 03)

Contudo, a Avenida W3 Sul não foi executada à risca conforme seu projeto original. “No lugar de uma via de serviço para abastecer comércio grossista, o surgimento de uma avenida com características mais urbanas, menos rodoviárias” (HOLANDA, 2016, p. 7), enquanto que as floriculturas, hortas e pomares que seriam localizadas na faixa das quadras 700 deram lugar ao setor residencial unifamiliar da cidade devido à demanda habitacional.

A W3 Sul foi a principal avenida de trocas sociais e culturais da cidade, tendo sua origem entre as décadas de 1960 e 1970 quando Brasília ainda estava em formação. Nascia um dos primeiros centros comerciais<sup>1</sup> da cidade, com suas vitrines amplamente disputadas pelos comerciantes atraindo a movimentação intensa de brasilienses diariamente, além de ser palco das principais manifestações civis e culturais da cidade. A seguir, as figuras ilustrativas 02, 03 e representam momentos no início da avenida W3 Sul.



Figura 2:W3 década de 60. (OLHAR BRASÍLIA, 2017)

---

<sup>1</sup> Como a cidade ainda estava em desenvolvimento os comércios locais adjacentes às superquadras ainda estavam, em maioria, em construção.



Figura 3: W3 década de 70. (FACEBOOK HISTÓRIAS DE BRASÍLIA, 2017)

No início da década de 1980, com o desenvolvimento da cidade e surgimento de outros centros comerciais, tais como o Conjunto Nacional<sup>2</sup>, Gilberto Salomão<sup>3</sup>, além dos comércios locais adjacentes às superquadras, o prestígio da Avenida começou a decair e foi perdendo sua relevância no cenário brasiliense.

O resultado foi o abandono progressivo da principal avenida comercial de Brasília. Desde então, lojas fechadas e falta de manutenção se tornaram realidade na região. A presença de pessoas em situação de rua e usuários de drogas, causam estranhamento nos que transitam pela avenida, trazendo a sensação de falta de segurança. Mesmo com essa desvalorização, sua localização permanece sendo vista como área nobre da cidade, o que leva, na maioria dos casos, a aluguéis com preços exorbitantes.

A situação da W3 Sul é relatada também por seus comerciantes e empresários, que enfrentam a transformação da avenida e os problemas da falta de ação pública em revitalizar a região. Para Bernadeth (2014), além das despesas com o aluguel de R\$ 10 mil mensais e pagamento dos funcionários, ela afirma, que também teve gastos com segurança, conforme expressa:

---

<sup>2</sup> Primeiro Shopping de Brasília, inaugurado em 1971.

<sup>3</sup> Inaugurado em 1987

Coloquei câmeras e fiz seguro de vida para todos os meus empregados. Só com isso, foram R\$ 5 mil. E não adianta porque os usuários de drogas rondam a região, eles inibem a presença dos clientes. Nós já fomos assaltados. Graças a Deus ninguém foi ferido, mas é um risco abrir as portas (BERNARDETH, JORNAL DE BRASÍLIA, 2014).

No depoimento de Parente (2018), há o seguinte detalhe:

As pessoas cada vez mais têm carros. Ninguém vai arriscar pegar sol, chuva, ser assaltado, andar em calçada esburacada. Querem estacionar muito perto das lojas. Além disso, shopping tem conforto, banheiro, ar-condicionado, praça de alimentação. A W3 não está assim por causa de recessão, mas porque não houve interesse por parte de governo algum (PARENTE, I. P., METRÓPOLES, 2018).

As figuras 04 e 05 a seguir representam como se encontra a avenida W3 Sul:



Figura 5: Lojas fechadas W3 Sul. (OLHAR BRASÍLIA, 2017)



Figura 4: W3 Sul em 2017, visão do comércio (CORREIO BRASILIENSE, 2021)

Dessa forma, percebe-se a necessidade crescente em estabelecer meios para a revitalização de uma avenida que é significativa na estrutura morfológica e espacial da cidade, uma vez que é uma das principais vias de circulação que conecta os dois principais eixos de Brasília, (Asa Sul e Asa Norte). Portanto, a reativação da avenida, que já foi responsável por inúmeras trocas sociais e culturais, pode significar a criação de um novo cenário comercial da capital modernista.

Essa revitalização tem o potencial de trazer algumas consequências positivas, como: um novo cenário comercial no coração da cidade, maior segurança na região como consequência do aumento do fluxo de pessoas na avenida e, por fim, uma avenida ativa, que proporciona momentos de trocas sociais e permanência urbana viabilizando uma cidade mais dinâmica.



Figura 06: Vista aérea Avenida W3 Sul. (GOOGLE EARTH, 2023)

No entanto, apesar de algumas intenções governamentais em promover a revitalização desse espaço urbano ao longo dos anos, nada de efetivo foi realizado e a região permanece com inúmeras áreas subutilizadas: além de lojas fechadas perdendo seu potencial comercial, além da região contemplar extensas áreas verdes, bolsões de estacionamentos vazios e becos de ligação com falta de manutenção entre a W3 e a W2 Sul (Figura 06). Essas questões contribuem para a deterioração do centro comercial mais antigo de Brasília.

Desde o início de sua decadência surgem propostas e projetos com intuito de revitalizar a avenida W3 Sul, “em 1982 a Associação Comercial encomendou ao arquiteto Antônio Carlos Gomes um projeto de revitalização” (ROCCI, 2017, p. 88), em 2002, após outras duas propostas foi realizado um concurso com este viés, o Concurso Público Nacional de Ideias e de Estudos Preliminares de Arquitetura e

Urbanismo para Revitalização das Vias W3 Sul e Norte promovido pelo Governo do Distrito Federal e organizado pelo IAB/DF<sup>4</sup>. Cinco propostas foram vencedoras neste concurso, mas a comissão julgadora apontou que nenhuma proposta poderia ser implementada na íntegra, por não oferecerem respostas adequadas a todas as questões levantadas. Por fim, nenhuma das medidas apontadas foram implementadas.

Outra proposta de melhoria para a avenida ocorreu em 2007, com o programa “Brasília Integrada: proposta de VLT<sup>5</sup> para a avenida”, que visava “promover a mobilidade no Distrito Federal de forma a aumentar a integração dos núcleos urbanos e melhorar as condições de equidade e qualidade de vida da população” (ROCCI, 2017, p. 102). No entanto, seguindo o mesmo caminho do concurso, a proposta não foi implantada.

Em 2020, foi retomada a ideia de revitalização da via através do projeto “Adote uma praça” que representou uma parceria público-privada em que a partir do investimento público seria feita a renovação de calçadas e infraestrutura de algumas quadras, enquanto a iniciativa privada ficou responsável pela reforma nas fachadas e nos estabelecimentos. Nesse contexto, surgiu o INFINU, resultado de um projeto que restaurou um dos becos de conexão da W3 com a W2 Sul, idealizando espaços de convivência com restaurantes e lojas colaborativas.

Apesar do INFINU ter sido um caso bem-sucedido de revitalização, o mesmo representa uma pequena parcela da W3 Sul. O INFINU está situado na 506 Sul (Figura 07) em um dos “becos” de conexão entre a W3 e a W2 Sul (sentido Leste-Oeste), com aproximadamente 50 metros. Tendo em vista que a avenida W3 Sul tem em sua extensão total (Norte a Sul) aproximadamente 7km percebe-se que ainda existe uma necessidade de mudança em grande parte da avenida.

---

<sup>4</sup> Instituto de Arquitetos do Brasil

<sup>5</sup> Veículo Leve Sobre Trilhos



Figura 7: Localização do INFINU na SCS 506. (AUTORA, 2023)

Para ilustrar, apresenta-se a figura 08 que demonstra a realidade do momento passado (antes) e do momento posterior (depois) acerca do “Beco de Conexão entre a W3 e W2 Sul” onde está localizado o INFINU.

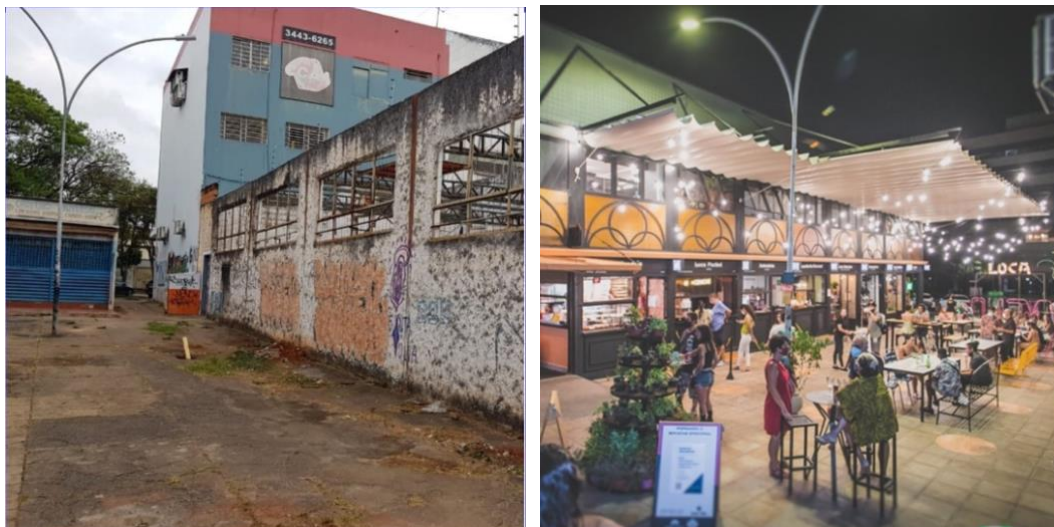


Figura 8: Beco de conexão entre a W3 e W2 Sul, onde está localizado o INFINU - Antes e Depois. (FACEBOOK INFINU, 2020)

Tendo em vista essas questões e levando em consideração os problemas e a degradação progressiva da avenida, a urgência pela revitalização se torna além de uma necessidade, mais uma obrigação e compromisso para com a cidade e seus residentes, visando incrementar a qualidade de vida e tornar o espaço urbano mais

convitativo.

O **objetivo geral** desta pesquisa é obter como produto final um documento com premissas e diretrizes a serem utilizados para auxiliar em futuros projetos de revitalização da Avenida W3 Sul. Do objetivo geral, desmembram-se os seguintes **objetivos específicos**: (i) estabelecer uma base conceitual visando compreender a estrutura e o funcionamento de Brasília com foco especial na Avenida W3 Sul; (ii) realizar um estudo detalhado da W3 Sul levando-se em consideração os motivos que levaram à sua decadência, com ênfase para os principais problemas encontrados na avenida, e as propostas de revitalização existentes do local; (iii) realizar uma análise crítica da avenida W3 Sul a partir das entrevistas realizadas e estudo de campo. A partir desses estudos serão reunidas as necessidades, possíveis soluções, melhores práticas e formas de revitalização, visando estabelecer as premissas para projetos na região.

Com base nos objetivos traçados, esta é uma pesquisa que abrange uma análise documental, que visa embasar e auxiliar em futuras revitalizações da W3 Sul. Assim sendo, o aspecto **teórico-metodológico**, que será aplicado para o desenvolvimento desta pesquisa, busca ser qualitativa em sua abordagem e exploratória nos seus objetivos, seus estudos de caso e de campo.

Portanto, para o desenvolvimento desta pesquisa e melhor compreensão dos fatores que levaram a Avenida W3 Sul ao seu estado atual, a dissertação foi dividida em 4 seções principais. A primeira seção, referente ao capítulo 2<sup>6</sup> tem como objetivo descrever as principais características responsáveis pela estrutura e formação da cidade de Brasília. O intuito dessa abordagem sobre a Capital é compreender como essas características, na prática, impactam o seu funcionamento. Dessa forma, após a abordagem sobre Brasília será realizado um recorte espacial da Avenida W3 Sul sobre a inserção da sua estrutura e funcionamento no contexto da cidade, com ênfase para suas particularidades e a sua relação com o entorno. É importante realizar esta análise textual do macro pro micro, uma vez que o micro, no caso a W3 Sul, é diretamente afetado pelo seu entorno imediato, ao mesmo tempo em que impacta o macro, no caso a cidade de Brasília, devido à sua estrutura linear, cortando a capital de norte a sul e permeando toda a cidade de Brasília.

Como instrumento metodológico as principais obras bibliográficas que

---

<sup>6</sup> Brasília e W3 Sul: Estrutura e Funcionamento

fundamentam a pesquisa quanto à concepção do projeto de Brasília são: o “Relatório do Plano Piloto de Brasília” e “Brasília Revisitada” ambas de Lúcio Costa; as pesquisas de Tavares (2004 e 2007) sobre o histórico, análise e seleção do projeto; e as coletâneas do IPHAN que tratam desde análises do relatório do plano piloto (IPHAN, 2018) até aspectos mais particulares do projeto da Capital como as superquadras e áreas de permanência (IPHAN 2008; 2015 e 2016).

Seguindo o desenvolvimento da pesquisa, a segunda seção referente ao capítulo 3<sup>7</sup>, trata-se dos principais conceitos utilizados no planejamento urbano de Brasília, bem como a relação dos mesmos com a Avenida W3 Sul. Os capítulos 2 e 3 são importantes para elucidar o leitor sobre as principais características e funcionamento de Brasília, tal como da W3 Sul. Tendo em vista que a capital é uma cidade diferente do que as pessoas estão habituadas, torna-se importante essa contextualização.

Dessa forma, a fim de contribuir para uma contextualização em relação à cidade de Brasília construída, desde suas premissas fundamentalmente utópicas até sua efetiva urbanização, como instrumentos metodológicos temos as obras de James Holston (1993) - “A cidade Modernista”, com sua crítica a utopia modernista, e Gehl (2010) – “Cidade Para as Pessoas”, ao mostrar a “Síndrome de Brasília”: dificuldade e barreiras de uma cidade não construída para a escala humana. Para analisar o seu desenvolvimento urbano, os textos de Aldo Paviani (2013) - “Expansão e fragmentação metropolitana com exclusão socioespacial: o caso de Brasília” e IPHAN (2016) são importantes tendo em vista o processo de expansão e transformação frente à evolução da cidade moderna.

Isto posto, após uma abordagem sobre a estrutura e funcionamento de Brasília, assim como sua influência na caracterização da Avenida W3 Sul, para a terceira seção (capítulo 4<sup>8</sup>) será realizado um estudo detalhado sobre a estrutura e funcionamento da Avenida, levando-se em consideração os motivos que levaram à sua decadência, os principais problemas encontrados e as propostas de revitalização existentes.

Pelo fato da Avenida W3 Sul estar passando por um processo de degradação, subutilização e marginalização na cidade, faz-se necessário ampliar a sua bibliografia para obter considerações mais profundas sobre outras visões e projetos

---

<sup>7</sup> Conceitos Identificados em Brasília

<sup>8</sup> Avenida W3 Sul



da Avenida, envolvendo também temas em um âmbito mais geral de revitalização urbana, além de conceitos que podem ser utilizados para fomentar a permanência, circulação e vivacidade da Avenida, possibilitando um arcabouço teórico para delimitação do tema e do objetivo pretendido.

O artigo “W3 Sul, ontem, hoje e amanhã - os dilemas de uma avenida modernista” de Vera Brandão (2009)<sup>9</sup>, a dissertação “Reintegração da avenida W3 Sul à dinâmica urbana de Brasília” de Rocci (2017) e o TCC “Ocupa W3 Sul: de volta ao centro” de Ana Paula Seraphim (2016) servirão como embasamento para a compreensão do processo de decadência da Avenida, assim como os projetos e propostas de sua revitalização. Dentre esses projetos, podemos citar o caso do Concurso Público Nacional de Ideias e de Estudos Preliminares de Arquitetura e Urbanismo para Revitalização das Vias W3 Sul e Norte (2002), o projeto Adote uma praça, que teve como um de seus resultados o INFINU (2020). O projeto INFINU é importante e será base de uma revisão de estudo de caso, pois restaurou um dos becos de conexão da W3 com a W2, idealizando espaços de convivência com restaurantes e lojas colaborativas.

Serão considerados, ainda, conceitos mais específicos da W3 e de sua atual situação, Rocci (2017) aborda bem a delimitação da problemática da Avenida quando trata o fenômeno nela ocorrido como degradação e não como deterioração. Degradar significa perder a função e rebaixar o nível das condições econômicas e físicas do local (ROCCI, 2017, pg. 28 e 29). Para Rocci (2017) a manifestação de degradação ocorre em zonas que por algum motivo perderam seu auge econômico e relevância, exatamente como aconteceu com a W3. Em relação a esse papel de grande destaque que a W3 teve em Brasília, Rocci (2017) descreve como foi o processo que fez com que a W3 se tornasse um verdadeiro centro cultural e comercial na capital e sua dependência sobre a Avenida nos anos iniciais, marcados pela falta de infraestrutura em outros locais e a oferta de serviços e usos da Avenida.

Como mencionado anteriormente, foram apontados os autores que já discutiram sobre a W3 Sul, sua situação atual e de possíveis projetos de revitalização. Dentre os autores analisados, destacam-se Cláudia Garcia, Eliel da Silva, Frederico de Holanda, Gabriela Tenorio e Geraldo Batista (2011), responsáveis pela autoria do texto “Passado, presente e futuro de uma avenida

---

<sup>9</sup> 8º Seminário Docomomo Brasil Cidade Moderna e Contemporânea

moderna: W3 Brasília”, capítulo existente no livro “Arquitetura e Urbanidade”. Este capítulo tem como intuito abordar elementos fundamentais do projeto de revitalização da W3 Sul, liderada pela equipe de Frederico de Holanda no Concurso público nacional de ideias e de estudos preliminares de arquitetura e urbanismo para a revitalização das Avenidas W3 Sul e Norte, cuja proposta foi premiada em terceira colocação. Com o objetivo de elencar as principais premissas e princípios adotados nos projetos, os autores começam a contextualizar o leitor sobre o histórico da Avenida desde o seu surgimento até os dias atuais, assim como os fatores responsáveis por sua decadência. Dessa forma, após uma análise descritiva da Avenida e dos problemas encontrados os autores fazem uma descrição detalhada do projeto proposto.

Outra autora que aborda sobre a revitalização da W3 é a Tatiana de Oliveira (2020) em seu livro “Revitalização da avenida W3 em Brasília: a partir de operações urbanas consorciadas”. Como o título indica, a autora trata em sua obra a viabilidade da revitalização da Avenida W3 em Brasília, por meio de Operações Urbanas Consorciadas (OUCs), parcerias público-privadas com intenção de viabilizar intervenções urbanas. Desta forma, a autora introduz o leitor no assunto, por meio de uma perspectiva diferente, quando fala brevemente sobre o direito à cidade em um viés de propriedade urbana, em que “propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no Plano Diretor” (OLIVEIRA, 2020, p. 09). Ou seja, o uso e melhor aproveitamento da cidade não é apenas uma necessidade, mas também uma obrigação para com a população, uma vez que a existência de espaços urbanos subutilizados é uma situação indesejável passível de penalidades.

A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (CONSTITUIÇÃO FEDERAL apud OLIVEIRA, 2020, p.14).

A quarta seção (capítulo 5<sup>10</sup>) é destinada à análise crítica da Avenida W3 Sul realizada pela da autora desta dissertação, onde será elencado possíveis premissas e adequabilidades com o viés de auxiliar futuros projetos de revitalizações. Os principais procedimentos metodológicos responsáveis pelo resultando desta análise

---

<sup>10</sup> Entrevistas

corresponde à etapa do estudo de campo, estudo de caso e pelas entrevistas realizadas na Avenida W3 Sul. Uma vez que, a partir dessa etapa, pretende-se compreender e vivenciar a atual situação em que a Avenida se encontra, de modo a identificar as principais características de seu funcionamento. Destaca-se que, para a realização da pesquisa de campo, um dos instrumentos metodológicos utilizados foram as entrevistas realizadas com usuários, lojistas e moradores da Avenida W3 Sul, com objetivo de conhecer suas experiências, peculiaridades e percepções de situações vivenciadas no cotidiano.

Para fundamentar as premissas propostas para a revitalização da W3 Sul, será importante estabelecer um **referencial teórico**, embasado por autores importantes, no âmbito da revitalização urbana e estudos do espaço urbano como Jane Jacobs (2014) e Jan Gehl (2015).

Em “Morte e vida nas grandes cidades”, Jacobs (2014) analisa as principais condições geradoras de diversidade para as cidades. De acordo com Jacobs, as cidades vivas têm como principal fator a diversidade.

Assim como Jacobs, Gehl (2015), no livro “Cidade para Pessoas”, avalia como é negligenciada a dimensão humana no planejamento urbano. Esse planejamento se justifica, na maioria das vezes, pelo aumento do tráfego automobilístico e a construção de edifícios isolados. Esses argumentos têm se tornado prioridade no contexto urbano, deixando espaços públicos inutilizáveis e pedestres com espaços limitados e condições precárias. Assim, “o florescente tráfego de automóveis está efetivamente espremendo o restante da vida urbana para fora do espaço urbano” (GEHL, 2015, p. 3).

Os conceitos abordados por Gehl (2015) são usados neste trabalho para correlacionar as demandas e necessidades da W3 Sul. Brasília, por ter sido uma cidade planejada, já nasceu concebida para receber “o florescente tráfego de automóveis”, inclusive com uma expectativa populacional de 500 mil habitantes, tal como podemos verificar nos relatórios do projeto em IPHAN (2018, p. 25). No entanto, além da realidade de habitantes ser maior que a atual, temos a análise de Paviani (2013) que mostrou como o crescimento acima do esperado Brasília segregou socialmente, dividiu o fluxo de habitantes de forma pendular, criando uma periferização pela moradia, conforme afirma o autor:

(...) a periferização pela moradia é vetor de exclusão socioespacial em Brasília e na área metropolitana externa ao DF (AMB). A moradia, um dos direitos constitucionais, serve para segregar as pessoas, porquanto as opções, principalmente para os empobrecidos (PAVIANI, 2013, p.72).

Em complemento ao exposto acima, o autor destaca ainda que:

O caso de Brasília será tomado como exemplo de evolução urbana e de formação prematura de metrópole, fragmentada (polinucleada) e articulada desde sua gênese. Com sua áurea de “cidade planejada”, Brasília expandiu-se e complicou a vida de milhões de pessoas no ir e vir cotidiano (PAVIANI, 2013, p. 58).

Retomando a obra de Gehl (2015), a importância do desenvolvimento urbano é ressaltada com enfoque na criação de cidades vivas, sustentáveis e saudáveis. Uma característica que reforça o potencial de cidades vivas é o sentimento de segurança proporcionado, dado que, quanto mais pessoas ocupam e permanecem no espaço público, mais segurança temos. A lógica de cidade sustentável se dá quando a maioria dos sistemas de transporte ocorre por meio da mobilidade verde, ou seja, pela priorização da escala humana e transporte público. Por fim, uma cidade saudável se intensifica quando atividades como a caminhada e pedalada tornam-se características cotidianas das pessoas. Tais apontamentos de Gehl (2015) se tornam presentes na W3, uma Avenida muito mais acessada via carros e ônibus e com pouca movimentação de pessoas entre quadras a pé. Ou seja, o deslocamento acaba sendo pontual a um local e dependendo exclusivamente do transporte rodoviário.

Outra consideração importante de Gehl (2006) para a pesquisa está em “La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios”, em que o autor analisa sobre os três tipos de atividades na esfera do espaço público, com ênfase para as atividades necessárias, opcionais e sociais.

A partir do que foi dito, a necessidade da reabilitação urbana na W3 Sul é compreensível tendo em consideração a potencialidade da Avenida, pois apesar do estado de abandono em que se encontra a Avenida W3 Sul tem grande potencialidade, tendo em vista sua localização em “área nobre” da cidade, com fácil acesso e um potencial comercial e habitacional a serem atingidos. Vale destacar o seu potencial comercial, se houver um investimento e estudo direcionado, a fim de que a Avenida possa se adequar às necessidades da população vigente, reativando toda região, inclusive e principalmente no período noturno. O intuito é incentivar a revitalização da W3 Sul, tendo como referência a Times Square (NY), que é sinônimo de avenida que não dorme, ou seja, ativa.

O propósito, na verdade, é ir além do que a Avenida já foi um dia, pois com a conectividade e evolução tecnológica atualmente, principalmente após a pandemia, pode-se alcançar como resultado uma Avenida ainda melhor do que a Avenida de 62 anos atrás. Portanto, esse trabalho se fundamenta pela necessidade de se discutir soluções voltadas à implementação de políticas públicas, capazes de promover a renovação e a readequação da Avenida W3 Sul.

Por fim, este trabalho é um meio de comunicação que visa inspirar e demonstrar sua relevância para a cidade e para o meio acadêmico. Considerando que Brasília é uma das principais fontes de estudos modernistas, entende-se a sua relevância quando se discute sobre a revitalização de uma avenida moderna e sua adaptação para as necessidades da população vigente. Outro fator relevante, a ser considerado, é o fato de haver pouca bibliografia que tratam da Avenida W3 Sul em específico. Portanto, este estudo visa contribuir com o universo acadêmico, por meio de estudos e análises de temas carentes de maior aprofundamento teórico e, ao mesmo tempo, inspirar e embasar futuros projetos.

## **2. Brasília e Avenida W3 Sul: Estrutura e Funcionamento**

O capítulo 2 e 3 tem como objetivo caracterizar de maneira sintética a estrutura e o funcionamento de Brasília, a partir do seu planejamento e principais conceitos aplicados à cidade, com foco especial à Avenida W3 Sul. É de suma importância estabelecer uma base conceitual para o desenvolvimento deste trabalho com intuito de fundamentar as críticas, as proposições e as análises ao longo da pesquisa.

Essa superfície conceitual está fundada em três pilares principais, dentre os quais: (I) o primeiro pilar explica a estrutura e o funcionamento urbano de Brasília e sua relação direta com a avenida W3 Sul; (II) o segundo, busca apresentar quais foram os principais conceitos utilizados na concepção de Brasília que fazem sentido para análises da dinâmica da via W3; e (III) o terceiro (Avenida W3 Sul, capítulo 4) revisa a estrutura e conceitos apresentados por meio de um olhar crítico necessário ao entendimento da origem, vicissitudes, convivência e vivência na cidade.

### **2.1. Planejamento Urbano de Brasília**

O traçado urbano de Brasília exprime simplicidade desde sua concepção inicial. A cidade “nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz” (COSTA apud IPHAN, 2018, p. 30). Dessa forma, temos a estrutura inicial de Brasília, uma cidade formulada a partir de traços geométricos.



Figura 9: Sinal da cruz, esboço inicial do projeto. (IPHAN, 2018)

Após o esboço de retas perpendiculares, buscou-se outra forma geométrica, a continuidade de um processo de construção mais racional, e ao mesmo tempo justo na natureza. Desta forma, foi esboçado o triângulo equilátero, divisão perfeita dos ângulos internos, simetria em relação ao eixo e comprimento iguais de suas partes. Nesse momento, pode-se dizer que faltava algo que inspirou a Capital durante toda sua arquitetura, a curva então foi traçada, o ajuste necessário, inscrita dentro dos limites do triângulo. Na citação abaixo, Lúcio Costa explica como foi feita a adaptação do croqui inicial (Figura 09) para o croqui com os eixos inseridos no triângulo equilátero (Figura 10). Procurou-se depois a adaptação à topografia local, ao escoamento natural das águas, à melhor orientação, arqueando-se um dos eixos a fim de contê-lo no triângulo equilátero que define a área urbanizada (COSTA apud IPHAN, 2018, p. 30).

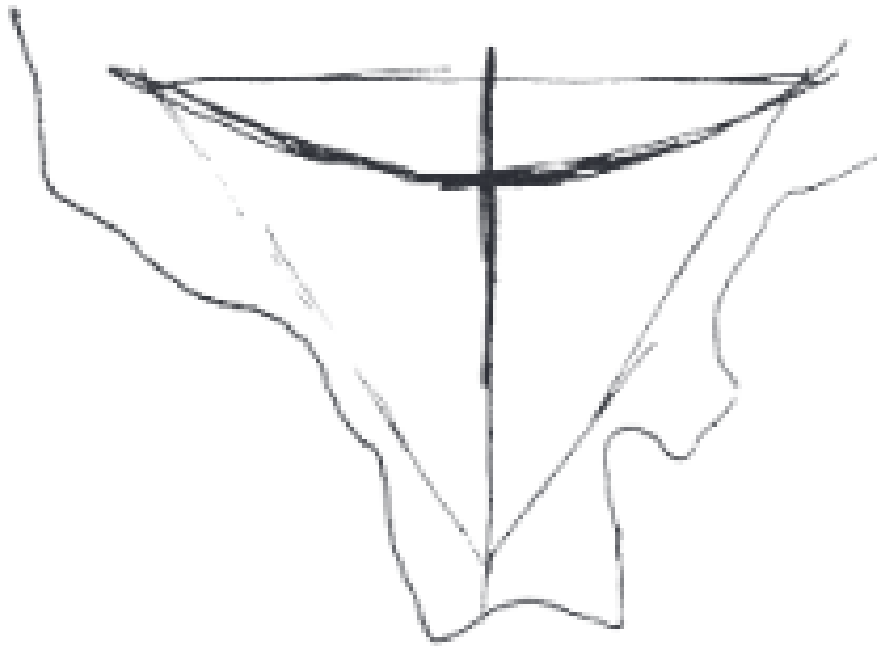


Figura 10: Limites da Capital, Triângulo Equilátero e Esboço das Asas. (IPHAN, 2018)

Com os traços vieram o refinamento, e dessa forma o traçado final do Plano Piloto surgiu a partir da interseção de dois eixos que se cruzam perpendicularmente, o Eixo N-S (eixo Rodoviário) disposto para moradia e convivência e o Eixo E-W (eixo Monumental) para o centro político e cultural, (Figura 11). (TAVARES, 2004)

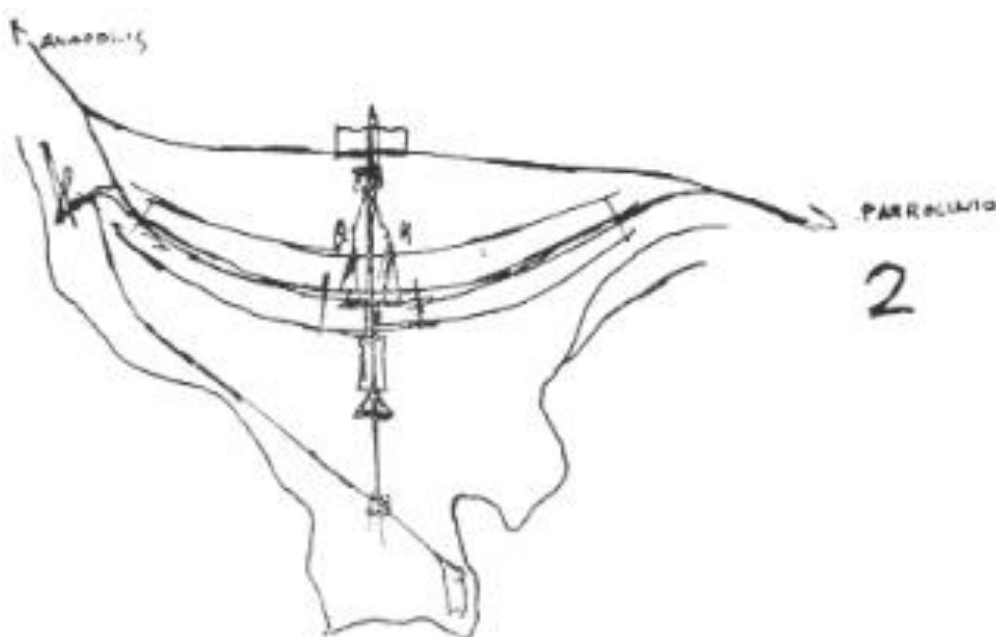


Figura 11: Croqui final do Plano Piloto. (IPHAN, 2018)



Por fim, uma citação se encaixa perfeitamente na descrição de Brasília: “correndo de norte a sul, de leste a oeste, formando os dois grandes eixos da cidade, haverá grandes artérias para o tráfego de alta velocidade em uma única direção” (LE CORBUSIER apud HOLSTON, 1989, p.38).

Após o entendimento de como surgiram os primeiros esboços da nova Capital é importante ter em mente outras delimitações urbanas dispostas para a cidade antes mesmo do seu concurso e projeto inicial. A população prevista para Brasília era de 500.000 habitantes em uma área de 5.000 Km<sup>2</sup> (TAVARES, 2007), além disso, o edital do Concurso Nacional do Plano Piloto para a Nova Capital do Brasil de 1957 realizado pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP), deixa estabelecidos algumas delimitações da estrutura e elementos da cidade, como descrito:

O Plano Piloto deverá abranger: a. traçado básico da cidade, indicando a disposição dos principais elementos da estrutura urbana, a localização e interligação dos diversos setores, centros, instalações e serviços, distribuição dos espaços livres e vias de comunicação (escala 1:25.000); b. relatório justificativo (NOVACAP apud IPHAN, 2018).

Por meio desta citação observa-se que a setorização presente na cidade já era uma condição desde o edital do concurso, e dessa forma, foi concebido no projeto da Capital. Dessa forma a cidade de Brasília se organiza através de setores (Figura 12), sendo alguns deles: Residencial, Comercial, Cultural, Bancário, Hoteleiro, Diversões, Hospitalar, Rádio e Tv, de Clubes Esportivos, de Oficinas.



Figura 12: Mapa setores Brasília. (AUTORA, 2023)

Para uma melhor compreensão de como é feita a organização da cidade, pode-se adentrar nas divisões das quadras que é feita de forma lógica e matemática, as quais são organizadas a partir de seu eixo estrutural (Norte – Sul) e (Leste – Oeste), onde as quadras localizadas abaixo do eixo rodoviário (N-S) são as quadras pares (200, 400 e 600) – aumentando de forma crescente a partir do eixo – e as quadras localizadas acima do eixo rodoviário (N-S) são as quadras ímpares (100, 300, 500, 700 e 900) – aumentando de forma crescente a partir do eixo. Seguindo a mesma lógica, as quadras localizadas próximas ao eixo monumental (L-O) também aumentam de forma crescente conforme se distanciam do eixo, como por exemplo, as quadras: (107, 108 e 307, 308) – superquadras modelo de Brasília –. Dessa maneira, se inicia a organização dos endereços da nova Capital Federal.

Outras questões importantes a serem apontadas são as mudanças que ocorreram no projeto após o encerramento do concurso e escolha do vencedor. A partir do esboço inicial da Capital (Figura 13) contido no plano de projeto de Brasília já podemos perceber algumas mudanças:

- 1) incorporação de mais uma fileira de superquadras a leste (as “400”), de prédios mais econômicos de três pavimentos, sem pilotis (contra os de seis pavimentos, com pilotis e elevadores, das superquadras “100”, “200” e “300”);

- 2) incorporação de uma fileira de residências unifamiliares a oeste (as “700”) para abrigar técnicos da Novacap de menor poder aquisitivo;
- 3) no lugar de uma via de serviço para abastecer comércio grossista, o surgimento de uma avenida com características mais urbanas, menos rodoviárias (a Via W-3), a se transformar, nos primeiros anos da cidade, num verdadeiro centro urbano linear (HOLANDA, 2016, p. 7).

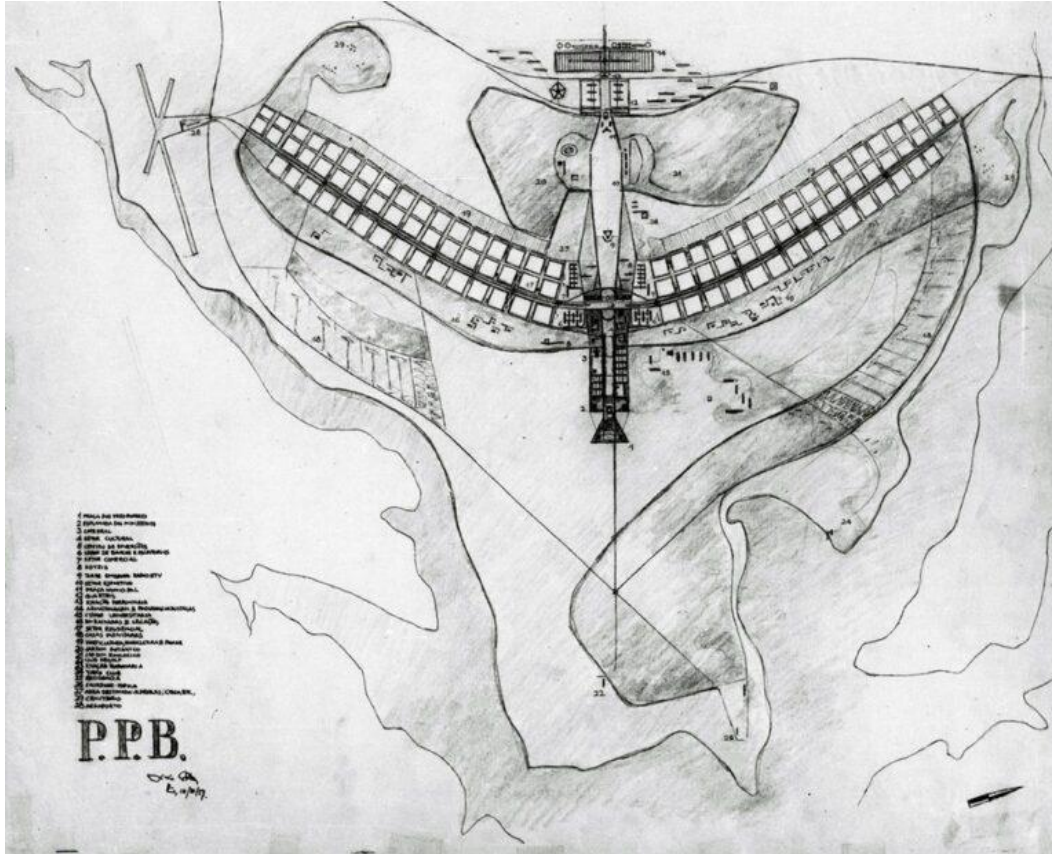


Figura 13: Esboço Plano Piloto de Brasília do Projeto de Lucio Costa (1957). (G1/DF, 2017)

## 2.2. Caracterização Urbana da Avenida W3 Sul

Nesta seção, traça-se um paralelo entre a estrutura e o planejamento urbano de Brasília e a avenida W3 Sul, além de contextualizá-la nesta temática, objetivando compreender a sua disposição e funcionamento, assim como seus elementos estruturantes.

Portanto, inicia-se a descrição a partir do seu sistema viário. A avenida W3 Sul é uma via secundária do Plano Piloto, mais precisamente a terceira via paralela ao eixo rodoviário, ao lado oeste da Asa Sul. Algo relevante a se falar sobre a avenida é em relação à sua importância histórica na cidade, uma vez que foi a primeira via a ser construída, antes mesmo das vias principais da nova Capital. (CAMARGO, 2019).



Figura 14: Eixo Rodoviário e W3 situada no mapa. (BRANDÃO, 2009)

Outra informação importante para a caracterização da avenida que foi fundamental para o papel que desenvolveu na cidade foi a mudança que ocorreu em seu projeto a pedido dos jurados do concurso. Segundo o relatório do Plano Piloto de Brasília (1957), em seu projeto original, Lúcio Costa idealizou a avenida W3 Sul como uma via de serviço, com intuito de abastecer comércios grossistas (faixa das quadras 500), com uma faixa de seu terreno reservado para uma região com características rurais com floriculturas, hortas e pomares (faixa das quadras 700) (BRANDÃO, 2009).

No entanto, devido a demanda habitacional da cidade, atendendo a pedido dos jurados, no lugar de uma zona com características mais rurais, foi incorporado nas faixas das quadras 700 um setor de habitações individuais geminadas, destinada a técnicos da NOVACAP de menor poder aquisitivo (HOLANDA, 2016, p. 07). A Figura 15 ilustra a diferença da W3 Sul projetada para a construída:

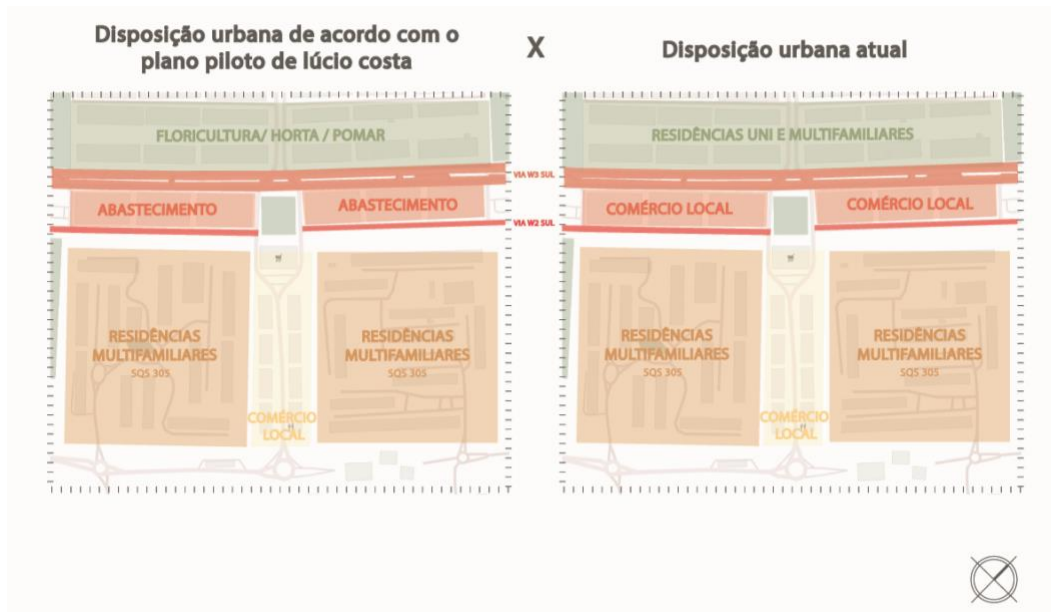


Figura 15: Mapa Diagramado W3 Projeto X Construído. (AUTORA, 2023)

Desta forma, a partir das informações acima, entende-se que a W3 Sul foi o primeiro indício de cidade em Brasília, foi onde tudo começou, era o *core* da nova Capital, naquele momento, a avenida iniciou com características mais urbanas e menos rodoviárias, uma vez que nos anos 1960 o automóvel era um artigo de luxo, portanto, os deslocamentos eram feitos predominantemente a pé. A partir disso, nos primeiros anos da cidade, a avenida foi o ponto principal de desenvolvimento, trazendo para a região um caráter intimista de vizinhança e comércio local, transformando-se, portanto, em um verdadeiro centro urbano linear. No entanto, com o desenvolvimento e crescimento da cidade, a avenida foi perdendo sua relevância e transformou-se de uma via de caráter urbano para uma via de caráter rodoviário, tornando seu uso principal como via de passagem conectando diversas áreas da cidade. “A W3 se tornou o centro, onde as pessoas vinham a pé. Era comum naquela época. Não tinha outra solução, não sei nem se tinham transporte público naquela época” (CAMARGO, 2019, p. 127).

Outra característica importante para compreender a lógica e o funcionamento da avenida são os setores que a circundam, como, por exemplo: os setores comerciais sul, residencial e hospitalar. Vale ressaltar que o setor comercial citado é referente ao setor de grandes edifícios de salas comerciais e escritórios, que funciona em horário comercial e está localizado no início da avenida W3 Sul e não propriamente o comércio local situado na avenida.

Nesse sentido, infere-se que essas particularidades da avenida W3 Sul são de

extrema importância para a sua caracterização e funcionamento, pois, presumivelmente, uma vez que se entende a dinâmica e disposição dos elementos ao entorno da avenida, é possível analisar e diagnosticar seus principais problemas.

Para compreender melhor a caracterização da avenida W3 Sul, será realizado a descrição das principais características de seu espaço urbano (quadras 500), as quadras 300 (superquadras) e 700 (residências unifamiliares) transcorrem toda a avenida W3 Sul e configuram seu entorno imediato. A imagem abaixo (Figura 16) ilustra tal disposição:

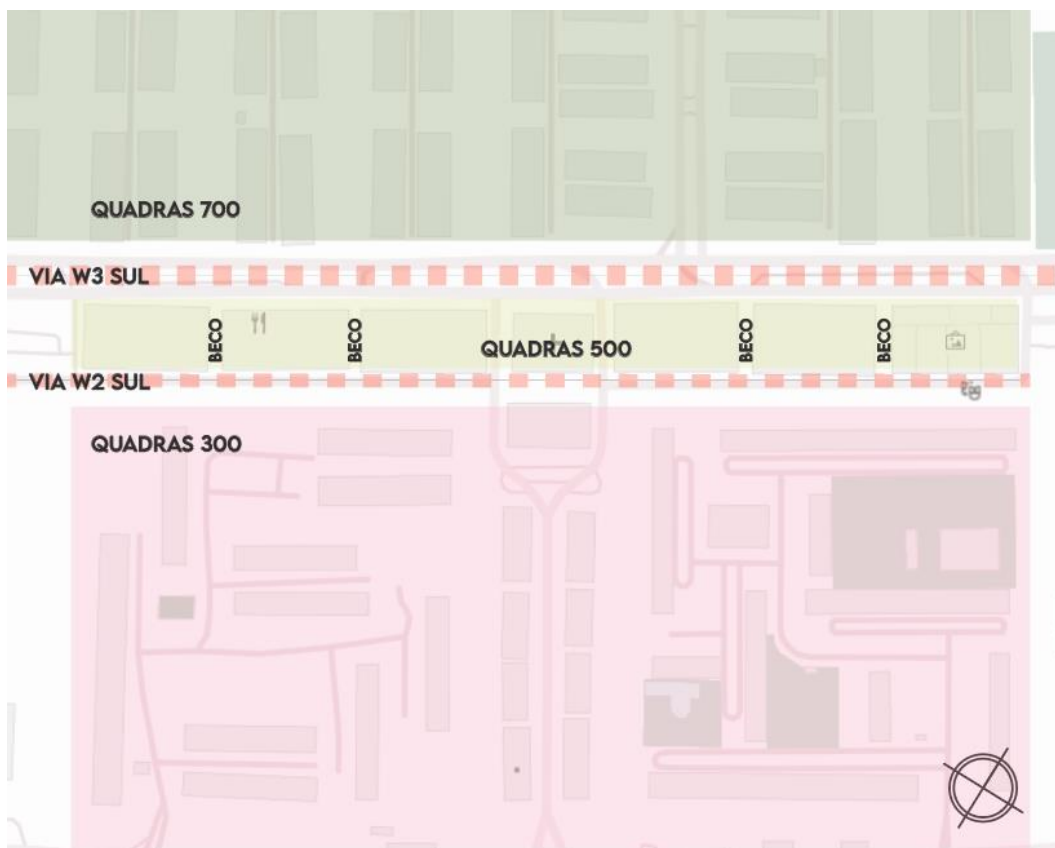


Figura 16: Quadras contíguas à avenida W3 Sul. (AUTORA, 2023)

As quadras 500 percorrem ao longo de toda a W3, ao todo são 15 quadras (502-516 Sul). Onde cada quadra é composta por três blocos e dois becos de conexão entre a W3 e a W2 Sul, ao todo são 45 blocos e 30 becos (Figura 18) ao longo de toda a avenida W3 Sul. No que se refere à ocupação do solo na W3 Sul, inicialmente as quadras 500 eram constituídas por parcelas de 5x40 m, as quais formavam blocos de 80x40 m, onde o gabarito era de dois pavimentos nos primeiros 12m da parcela, e um pavimento nos 28m restantes, o uso nos blocos eram exclusivamente comercial e o uso do subsolo era optativo (ROCCI, 2017).

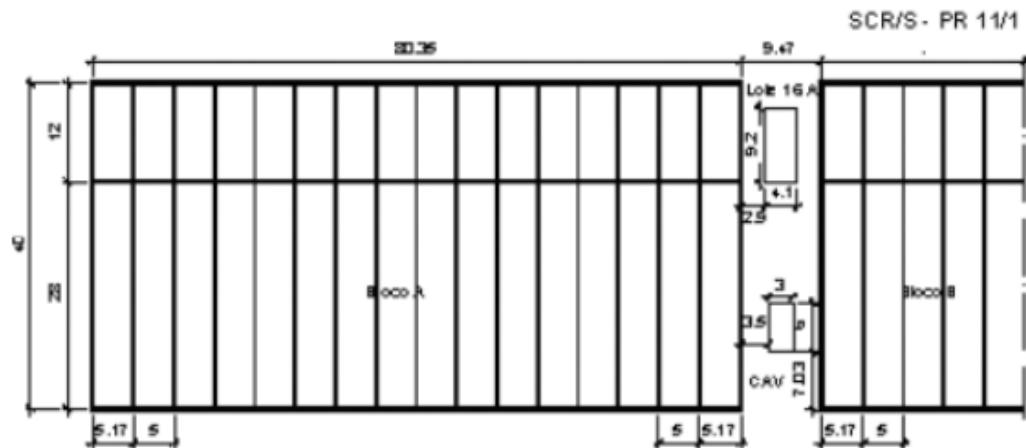


Figura 17: Configuração original do lote das quadras 500 Sul. (ROCCI, 2017)

Em 1975 foram alteradas as normas de edificações e o gabarito original das quadras 500 (decisão nº 19/75 do Conselho de Arquitetura e Urbanismo – CAU). Dessa forma, o gabarito é alterado para três pavimentos ao longo de toda parcela da avenida, com uso exclusivamente comercial no térreo e uso misto nos demais pavimentos, inclusive habitacional, o subsolo permanece optativo (ROCCI, 2017).



Figura 18: Beco conexão entre a W3 e W2 Sul (505 Sul). (GOOGLE EARTH, 2023)

### 2.3. Cidade Matriz e Cidades-Satélites

Outra questão importante quando se discute acerca do processo de desenvolvimento e crescimento da cidade de Brasília é sobre a relação da cidade “matriz” com as cidades-satélites, que no caso são as cidades que se desenvolveram no entorno de Brasília.

Assim sendo, a ideia de Brasília surgiu com a intenção de integrar o território nacional de forma política e econômica para desenvolver o Centro Oeste ao mesmo nível do Sudeste (HOLSTON, 1993). Sua localização, nos limites de Goiás e Minas Gerais, estabeleceria uma nova rota de progresso entre os dois estados, tornando-se um potencial “polo de desenvolvimento” nacional, desta forma, a nova Capital surgiria como meio de criar um Estado centralizado, conforme destaca Kubitschek: “A criação de Brasília, a interiorização do governo, foi um ato democrático e irretratável de ocupação efetiva do nosso vazio territorial” (JUSCELINO KUBITSCHKEK apud IPEA, 2010).

Na percepção de Freitag e Faria (2021), a questão do equilíbrio dessa rede urbana passa pelo desenvolvimento das cidades médias. Brasília, com sua localização, importância política, econômica e hierárquica, propiciaria o desenvolvimento do seu entorno tanto localmente como em nível regional. A Figura 19 representa a zona de influência da Capital e seu entorno:

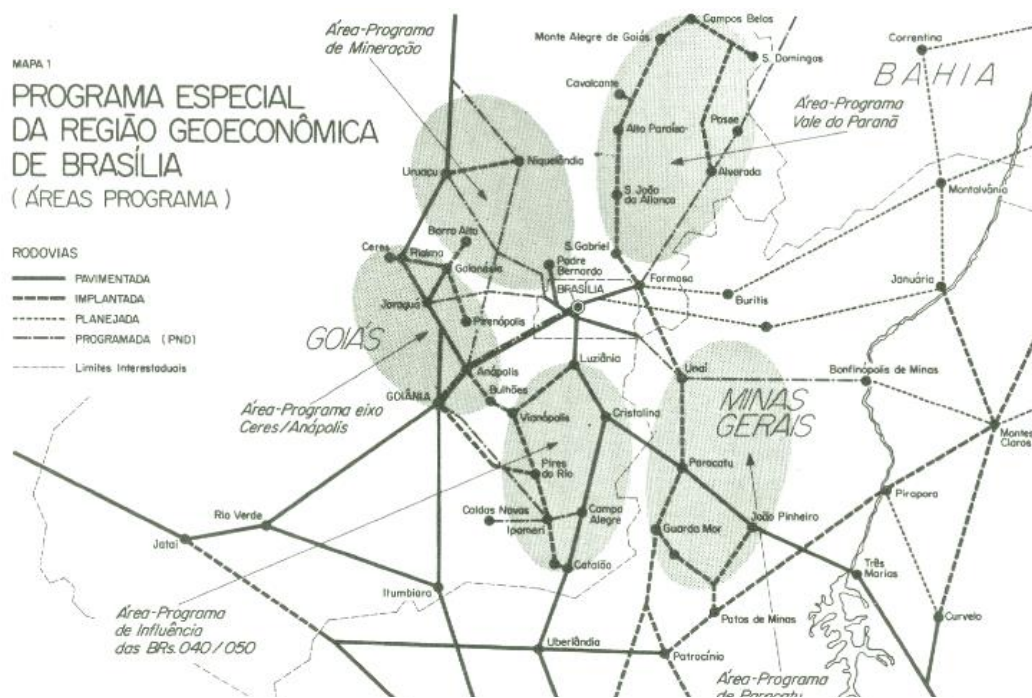


Figura 19: Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília. (BRASIL, 1968)



Em “A cidade modernista” de Holston (1993), a construção de Brasília ocorreu sob premissas fundamentalmente utópicas, além de uma nova Capital para o país, a cidade representava uma nova era de oportunidades, possibilidades políticas e mudanças na sociedade brasileira, visando um ideal igualitário e transformador. Dessa forma, muitas pessoas foram rumo à nova Capital federal em busca de melhores condições de vida, desde os conhecidos como “candangos”, que foram as pessoas que ajudaram na construção de Brasília, até funcionários públicos que tiveram como incentivo às dobradinhas – salário em dobro – para ocupar a cidade.

No entanto, apesar das modificações solicitadas pelos júris no projeto original da Capital e com intuito de suprir as demandas habitacionais, ainda assim, não havia espaço para todos, principalmente para os milhares de operários que haviam largado tudo em busca de novas oportunidades. Desse modo, os trabalhadores começaram a se alojar em acampamentos que estariam transformando-se em favelas, de acordo com Costa (1974):

O crescimento da cidade e que se desenvolveu de forma anômala, houve a inversão que todos conhecem, porque o Plano estabelecido que era Brasília se mantivesse dentro dos limites para os quais foi planejada, de 500 a 700 mil habitantes. Ao aproximar-se desses limites, então é que seriam planejadas as cidades-satélites, para que estas se expandissem ordenadamente, racionalmente projetadas, arquitetonicamente definidas. Este era o plano proposto. Mas ocorreu a inversão, porque a população a que nos referimos, aqui ficou, e surgiu o problema de onde localizá-la. [...] Em volta de cada canteiro de obras havia favelas que envolviam as famílias dos operários. Daí, a criação dos núcleos periféricos, para transferir populações, dando terreno para que se instalassem de uma forma ou de outra. Como consequência, os núcleos se transformaram em verdadeiras cidades, as chamadas cidades-satélites, que tomaram o lugar das cidades-satélites que deveriam ocorrer. Assim, as cidades-satélites se anteciparam a cidade inconclusa, cidade ainda arquipélago [...] (COSTA, 1974, p. 26).

Com a necessidade de realocar esses trabalhadores foram criados núcleos periféricos ao Plano Piloto, conhecidas como cidades-satélites. A grosso modo, essa periferização foi em decorrência da expulsão da classe operária da cidade em surgimento, pois “apesar da construção das quadras 400 e 700 das Asas Sul e Norte, destinadas a funcionários de baixo escalão e para operários qualificados, o espaço se tornou precário para abrigar novos habitantes” (PAVIANI, 2013, p. 62). E Holford (1965), complementa ressaltando:

Se o centro, o sistema de tráfego, os parques e os edifícios públicos são adequados para população eventual de meio milhão a 600 mil pessoas, serão inadequadas para

uma população de um milhão e meio. Portanto, é preciso haver alguma limitação do crescimento da cidade-mãe, uma vez que alcançado o tamanho mais aconselhável; e os desenvolvimentos posteriores, especialmente dos centros agrícolas e industriais, devem ser planejados, a fim que eles atuem como cidades-satélites e de apoio dentro da região (HOLFORD, 1965, p. 361).

Portanto, as cidades-satélites foram resultado da urgência da realocação dessa população, uma vez que se deu em locais destinados inicialmente a centros agrícolas e industriais, em seu lugar surgiram núcleos dependentes da cidade principal, tornando-se cidades dormitórios. A falta de autonomia das cidades-satélites provocou um fenômeno conhecido como deslocamento pendular, uma vez que essa população apesar de morar nas cidades do entorno fazem o percurso diário para o Plano Piloto por conta de trabalho, educação, saúde e lazer além de diversos equipamentos urbanos que encontram somente ali.

#### **2.4. Avenida W3 Sul e Cidades-Satélites**

A W3 Sul, teve um papel de grande relevância para o crescimento e desenvolvimento do Plano Piloto, trazendo um caráter de cidade pujante a todo vapor. No entanto, além do papel desempenhado dentro da cidade, a avenida também desenvolveu uma relação direta com as cidades-satélites.

Como foi exposto anteriormente, existe uma relação de dependência entre a cidade-matriz e as cidades-satélites, fazendo com que a realidade da maioria dos habitantes seja o percurso diário entre um e outro. A W3 desenvolve um papel importante nessa equação, uma vez que por ser uma via de conexão com todo Plano Piloto recebe grande parte do fluxo das cidades-satélites, algo que reafirma esse papel é o fato da W3 Sul corresponder a via de mais uso de linhas de ônibus em Brasília, estando a frente inclusive da plataforma rodoviária. Essa característica também foi apontada por Rocci, tal como no trecho a seguir:

Entretanto, o que parece determinante para sua alteração definitiva foi a W3 Sul ter se tornado um lugar de passagem onde seu papel de circulação ganhou espaço sobre as demais funções. Ela passou a conectar o Plano Piloto com todo o crescimento mais a oeste e sul do Distrito Federal (ROCCI, 2017, p. 82).

Nesse sentido, com o desenvolvimento do entorno de Brasília, o Plano Piloto se tornou o principal centro comercial, de serviço e trabalho, tendo a W3 Sul como ponto estratégico para conexão e infraestrutura de transporte na Capital Federal.

### 3. Conceitos Identificados em Brasília

Após uma breve descrição da estrutura de Brasília e como se relacionam com a avenida W3 Sul é importante trazer os principais conceitos utilizados no planejamento urbano da cidade.

Elencar esses conceitos é uma tarefa árdua, tendo em vista que Brasília é um modelo da modernidade que traz diversas referências, portanto, baseando-se em documentos como o relatório do Plano Piloto, a Carta de Atenas e ensaios relacionados ao assunto, como os elaborados por Holanda (2016), Gorelik (2005), Holston (1993), Rocci (2017), entre outros, foram enumerados os seguintes conceitos: cidade linear, setorização urbana, unidades vizinhança, as 4 escalas empregadas no projeto de Brasília, intrinsecamente relacionados à concepção de Brasília, e como os mesmos influenciam a dinâmica urbana da Avenida W3 Sul.

#### 3.1. Cidade Linear em Brasília e na Avenida W3 Sul

O conceito de cidade linear foi idealizado pelo arquiteto e urbanista Arturo Soria y Mata (1882) e consistia em estruturar a cidade em linha. Influenciado por sua doutrina funcionalista teve como intuito abdicar das estruturas tradicionais das cidades como praças, quadras e em especial as cidades circulares, visando assim, por meio da configuração espacial linear, solucionar um problema que se encontrava nos grandes centros urbanos; o congestionamento (CARREIRA, 2018). A ideia era que ao estruturar a cidade em eixos lineares seria propiciada uma melhor dinâmica urbana de forma a evitar grandes deslocamentos. Para Mata, “do problema da locomoção derivam-se todos os demais da urbanização.” (SORIA Y MATA, 1882).

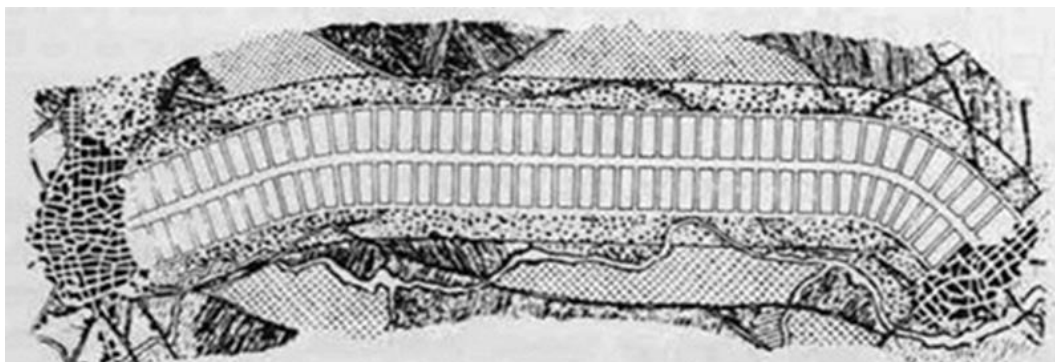


Figura 20:Esboço Cidade Linear. (ARCHDAILY, 2021)

A ideia seria implementar um eixo urbano no qual ao longo dessa via central seriam alocados equipamentos urbanos e toda infraestrutura básica (água, energia etc.) para o abastecimento da cidade, atuando como estrutura principal no qual se desenvolvem áreas secundárias. Destacam-se como grandes marcos de projetos urbanos lineares, o bairro experimental do subúrbio de Madri e o Plano Piloto de Lúcio Costa.

O conceito de cidade linear buscava solucionar o congestionamento nos grandes centros urbanos, dessa forma prioriza, a malha viária. Acreditava-se que a estrutura linear poderia se estender pelo território conectando-se a outras regiões formando uma grande rede urbana, idealizando desde já um sistema de transportes super-rápidos (trem-bala).

O Plano Piloto de Brasília é um exemplo de uma cidade linear, a Capital foi pensada e estruturada para se desenvolver em torno dos seus eixos principais; Eixo Rodoviário Norte-Sul (Eixão) e Eixo Monumental Leste-Oeste (Eixo L) (Figura 21). Onde ao longo do eixo rodoviário se desenvolve a escala residencial e bucólica da cidade, enquanto ao longo do eixo monumental a escala monumental e bucólica, em paralelo ao eixo rodoviário (a oeste da via), encontra-se a W3, que apesar de não ser a via principal da cidade, conforme mencionado anteriormente, foi a primeira a ser construída em Brasília.

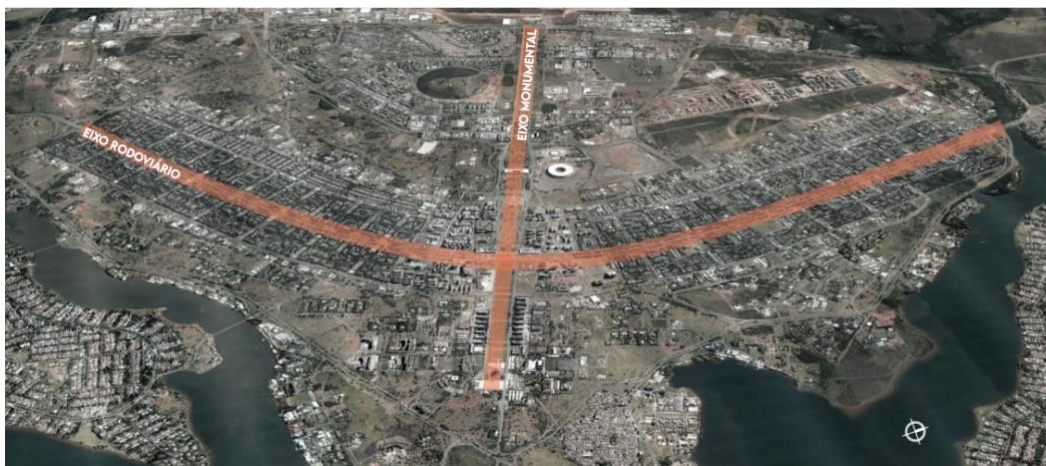


Figura 21: Vista aérea Plano Piloto. (GOOGLE EARTH, 2023)

Dessa maneira, nos primeiros anos da Capital, a cidade se desenvolveu e se estruturou em torno da avenida W3 Sul, onde se encontravam os principais equipamentos urbanos da cidade: escolas, comércios, lazer, postos de saúde, dentre

outros. No início do surgimento da avenida, os percursos eram feitos predominantemente a pé. No entanto, com o decorrer dos anos, a W3 se tornou um dos principais eixos de circulação viária da cidade, a qual conecta a Capital de uma ponta a outra, além de se conectar também com as cidades-satélites. Atualmente, pelo seu papel de conexão com toda cidade, a avenida é responsável por grande parte da frota de transporte público da Capital.

### **3.2. Setorização em Brasília e na Avenida W3 Sul**

De acordo com Holston (1993), a urbanização de Brasília segue propostas modernistas básicas, como: a setorização da cidade de acordo com suas funções e atividades; concentração da função de trabalho em relação a assentamentos dispersos de dormitórios; um novo tipo de arquitetura e disposição residenciais; criação de uma cidade verde, uma cidade-parque e um novo sistema de circulação de tráfego. O trecho a seguir, complementa a ideia:

Traçado básico da cidade, indicando a disposição dos principais elementos da estrutura urbana, a localização e interligação dos diversos setores, centros, instalações e serviços, distribuição dos espaços livres e vias de comunicação (IPHAN, 2018, p. 21).

Tendo em vista a citação acima, pode-se ver como foi o processo de desenvolvimento de uma cidade planejada como Brasília, a mesma teve sua disposição de elementos e estrutura pré-definidos, diferentemente da maioria das cidades em que isso acontece de forma mais orgânica, conforme a cidade vai se desenvolvendo ao longo do tempo.

Brasília surgiu a partir do plano “50 anos em 5” do presidente Juscelino Kubitschek (JK), que pretendia construir uma nova Capital para o país durante os seus cinco anos de mandato, onde comprometeu-se ao longo desse tempo alcançar cinquenta anos de desenvolvimento brasileiro.

Desta forma, por ter sido uma cidade planejada, Brasília foi estruturada como tal, em que foi pensado em seu projeto todas as necessidades dos futuros habitantes, por isso, desde o início a Capital já possuía um acervo completo quando se trata de teatro, centro de exposições, museus, estádio de futebol, cinema etc., contudo, foi feito de forma planejada e organizada distribuindo seus elementos em setores ao longo do Plano Piloto.

Traçar o paralelo entre o conceito de setorização e como foi aplicado em Brasília é importante para entender como isso afeta a avenida W3 Sul. Para que, por fim, compreenda-se o seu funcionamento e análises posteriores.



Figura 22: Manchas de setorização. (AUTORA, 2023)

A partir da implantação da W3 em Brasília, observa-se como é feita a disposição dos elementos em seu entorno imediato e como eles se relacionam entre si. Dessa forma, ao analisar a imagem acima (Figura 22), percebe-se que a avenida W3 Sul está cercada de diferentes setores, tais como: os setores comerciais sul, residencial e hospitalar. Assim sendo, pode-se identificar que os setores que estão ao entorno da W3 Sul são setores isolados, funcionando de forma exclusiva, quase como à parte da avenida sem incentivar muitas trocas sociais.

### 3.3. Unidades Vizinhança em Brasília e na Avenida W3 Sul

As superquadras de Brasília foram idealizadas por Lúcio Costa como parte integrante da escala residencial da cidade. Em concepção inicial, toda área residencial de Brasília estaria localizada na extensão do eixo rodoviário, eixo de cruzamento perpendicular ao monumental. As superquadras, como foram denominadas pelo próprio urbanista, tinham como particularidade ser grandes quadras arborizadas compostas por unidades habitacionais que obedeciam a duas proposições principais: primeiramente, em relação às habitações, cada edifício residencial deveria seguir o gabarito máximo de seis pavimentos sobre pilotis. Tal característica permite uma maior permeabilidade visual da cidade, assim como o uso e permanência dos pilotis. A segunda proposição refere-se à separação do

tráfego de automóveis em relação ao trânsito de pedestres sobretudo quando relacionado ao acesso aos equipamentos urbanos (COSTA, 1991), conforme citação a seguir:

Creio que houve sabedoria nessa concepção: todos os prédios soltos do chão sobre pilotis, no gabarito médio das cidades europeias tradicionais – antes do elevador –, harmoniosas, humanas, tudo relacionado com a vida cotidiana; as crianças brincando à vontade ao alcance do chamado das mães (COSTA, 1995).



Figura 23: Vista aérea superquadra modelo 308 Sul. (ARCHDAILY)

Para entender melhor as superquadras e como se relacionam com a cidade é importante ter em mente o conceito de Unidade Vizinhança (UV). Inicialmente idealizado na década de 1920 pelo arquiteto e urbanista norte-americano Clarence Perry, as unidades vizinhança consistem em áreas residenciais autônomas que abrangem todas as necessidades cotidianas em seu núcleo de forma acessível ao pedestre e visavam promover a sociabilidade a partir das relações de vizinhança (FERREIRA; GOROVITZ, 2008).

A partir disso, compreende-se melhor a proposta de Lúcio Costa para as superquadras, uma vez que o conjunto de quatro superquadras acompanhadas de comércio local, escolas, parque, clube de vizinhança, cinema, biblioteca, posto policial e agência de correios compõem uma unidade vizinhança (IPHAN, 2015), agregando valor à ideia de realizar todas as atividades cotidianas nas UV. No entanto, apenas as superquadras modelos (107, 108, 307 e 308 Sul) ficaram completas e com todos os equipamentos urbanos previstos no projeto original

(IPHAN, 2015).

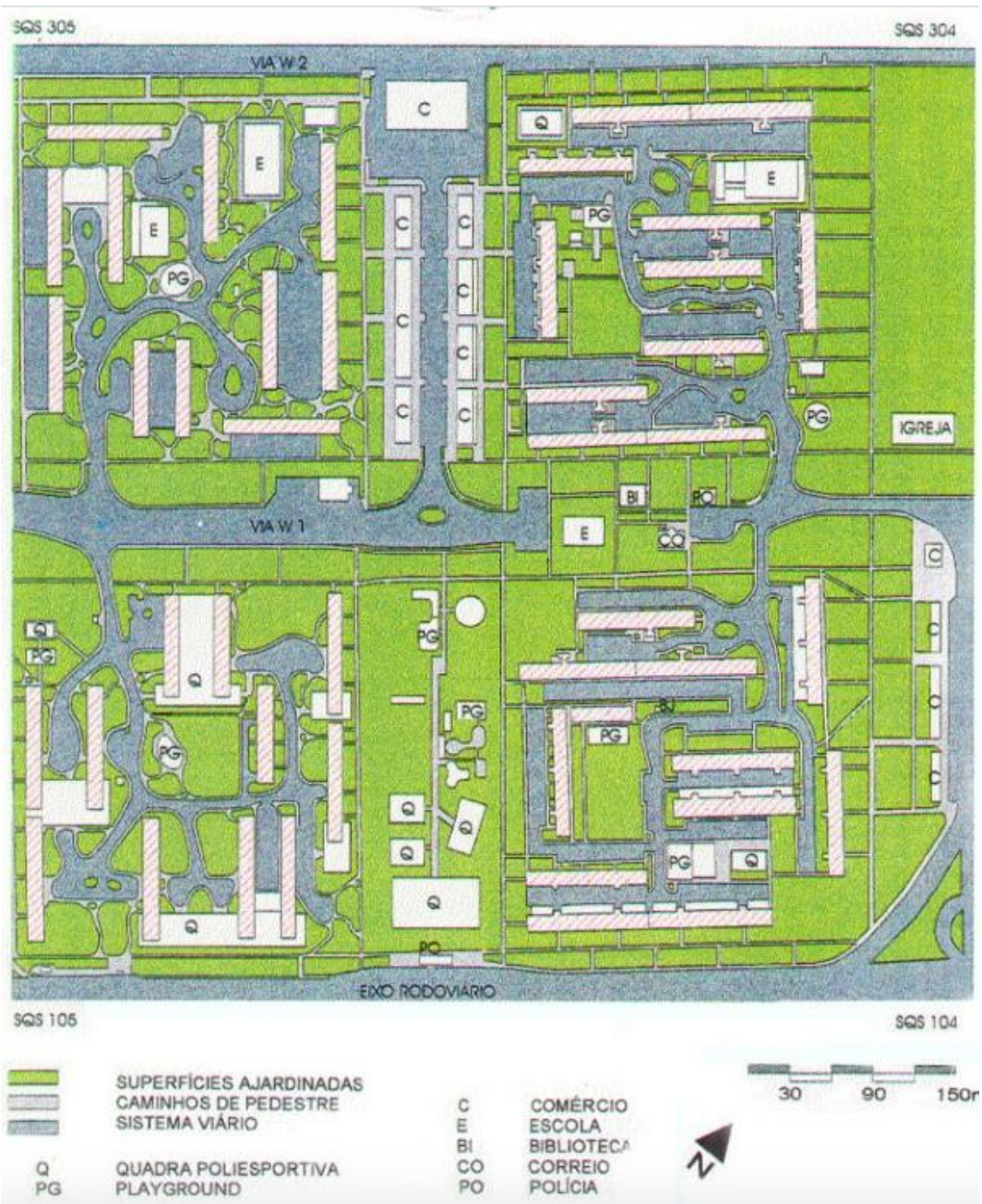


Figura 24: Unidade Vizinhança (SQS 104, 105, 304 e 305). (BRASÍLIA LOURENÇO)

Como dito anteriormente, a via W3 Sul foi a primeira a ser construída em Brasília, dessa forma, no início de seu surgimento, a cidade teve seu desenvolvimento em torno dessa via. Era uma época que a população não tinha poder aquisitivo para viabilizar o uso prioritário do automóvel, sendo coincidência ou não, a W3 Sul acabou se tornando a única via com caráter de avenida tradicional da cidade, o que propiciou seu uso por meio de caminhadas pela população.

Mesmo após décadas da cidade “pronta”, as unidades de vizinhança ainda não



estavam totalmente equipadas, pois, como foi explicitado acima, nos primeiros anos da Capital, a única via que tinha infraestrutura e podia suprir a demanda dos cidadãos (igreja, comércio, restaurantes, lazer) era a W3. Ou seja, os equipamentos urbanos que estavam designados e idealizados para as unidades vizinhança surgiram primeiro naquela via, dessa forma, pode-se dizer que a avenida W3 Sul foi de fato a primeira UV de Brasília.

A partir do desenvolvimento da Capital, surgimento de novos comércios e das UV's, a dependência da W3 foi sendo gradativamente suprida. E começou a ter uma inversão de valores em seu funcionamento, com o surgimento desses novos comércios (inclusive shoppings) aos poucos a via foi sendo desguarnecida. Portanto, a via que antes era voltada para o comércio e propiciava caminhadas aos seus usuários, hoje funciona principalmente como uma via de integração rodoviária.

### **3.4. As 4 escalas em Brasília na Avenida W3 Sul**

Na estrutura de Brasília foi pensado suas escalas desde sua concepção inicial de projeto contemplando quatro escalas, sendo elas a escala monumental, residencial, gregária e bucólica.

Como garantia da ambientação que esse complexo urbano requer, impõe-se respeitar e manter as quatro escalas que presidiram à implantação da cidade: a simbólica e coletiva, ou monumental; a doméstica, ou residencial; a de convívio, ou gregária, e a de lazer, ou bucólica (COSTA, 1987).

A escala monumental está configurada pelo eixo monumental (Praça dos Três Poderes até a Praça dos Buritis), onde os edifícios que percorrem sua extensão estão inseridos em um contexto de espaços amplos e extensos gramados que reafirmam seu caráter de monumentalidade.

Enquanto isso, a escala residencial está distribuída ao longo do eixo rodoviário representadas pelas superquadras que são parte integrante das UV's da cidade, e os conceitos modernistas de morar da Capital são contemplados, além de residências, escolas, clubes, cinema, biblioteca, dentre outros equipamentos urbanos. A escala gregária se encontra no cruzamento entre os dois eixos (monumental e rodoviário) e concentra-se em torno da plataforma rodoviária, onde foram previstos edifícios comerciais com maior gabarito e estão situados os setores

comercial, bancário, hoteleiro e de diversões. Por fim, a escala bucólica permeia todas as outras escalas com destaque na escala residencial e refere-se às áreas livres da cidade, seus vastos gramados arborizados, parques e jardins, atribuindo a Brasília a particularidade de cidade-parque.

As quatro escalas de Brasília podem ser descritas de acordo com sua própria estrutura, uma vez que a escala monumental acompanha o eixo monumental (eixo L) e a escala residencial acompanha o eixo rodoviário (eixão), a escala gregária se encontra na intersecção dos dois eixos sendo um ponto de encontro entre as escalas residencial e monumental. A figura 25 ilustra as quatro escalas de Brasília:

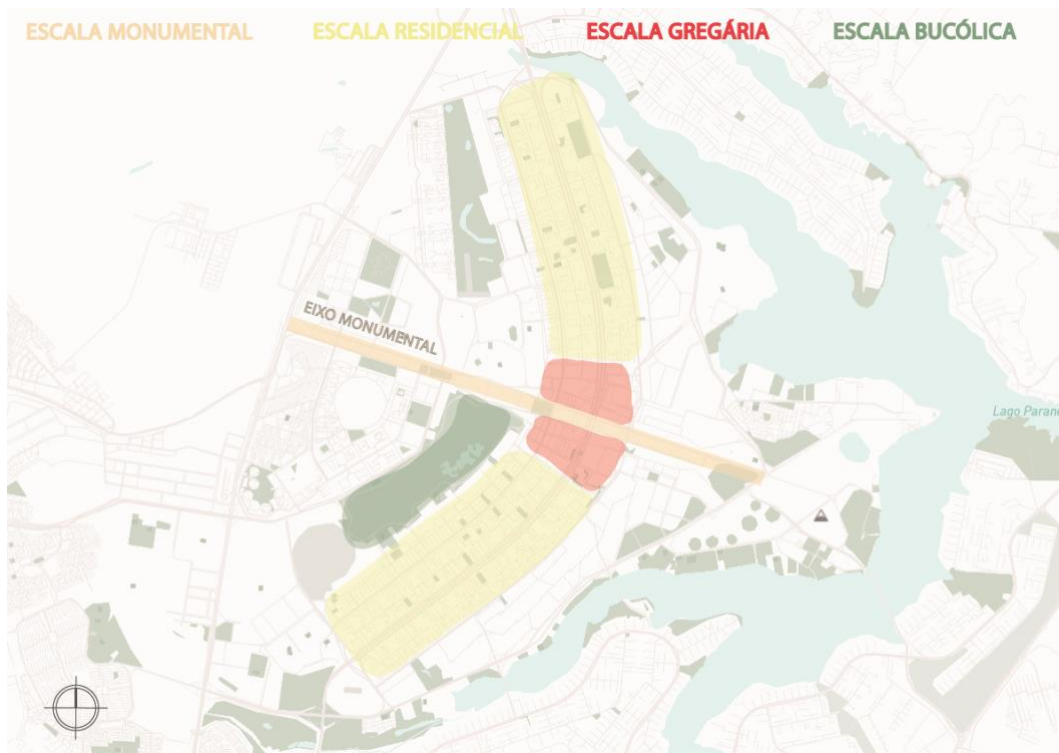


Figura 25: Mapa setORIZADO das 4 escalas de Brasília. (AUTORA, 2023)

Desta forma, compreende-se que as três escalas predominantemente presentes na avenida W3 Sul são residencial, gregária e bucólica. Apesar da escala monumental não ter uma relação direta com a avenida por ser uma representação do centro cívico e das principais instituições governamentais da cidade, ela tem uma relação indireta tanto de dependência com a escala residencial, uma vez que esta é responsável pelas principais atividades cotidianas de Brasília, quanto também pela paisagem uma vez que conecta a Asa Sul e Asa Norte.

Portanto, a avenida W3 Sul tem uma relação direta com as escalas de Brasília

que estão presentes ao longo de seu eixo, mas principalmente quando se trata da paisagem da avenida, uma vez que ao longo da avenida pode-se observar claramente a mudança da paisagem conforme a escala que a permeia.

No trecho que se tem predominantemente a escala residencial e bucólica, a paisagem da avenida é composta pela avenida W3 em si, pelas residências geminadas unifamiliares (quadras 700) que possuem gabarito máximo de três pavimentos, pelas superquadras (quadras 300) que acabam sendo o quintal da avenida com vista direta para a W2 Sul com gabarito máximo de seis pavimentos e por toda área verde que permeia todos esses espaços. Já no trecho que tem-se predominantemente a escala gregária pode-se verificar a diferença na paisagem a partir dos gabaritos, uma vez que a escala gregária é composta por edifícios comerciais com os maiores gabaritos do Plano Piloto, sendo também possível observar um trecho da via monumental que conecta cada uma das asas (Asa Sul e Asa Norte). Nas figuras 26 e 27 pode-se compreender melhor a relação da Avenida W3 com as escalas de Brasília.



Figura 26: Via W3 Sul em 1968 no perímetro da escala residencial. (FACEBOOK HISTÓRIAS DE BRASÍLIA, 2020)



Figura 27: Via W3 Sul no perímetro da escala gregária. (AGÊNCIA BRASIL, 2021)

Portanto, a avenida W3 é um dos eixos estruturadores da cidade que atravessa Brasília longitudinalmente no sentido Norte e Sul (BRANDÃO, 2009), tendo uma relação direta com os comércios, as superquadras, os setores hospitalar, comercial, bancário e de diversões.

## **4. Avenida W3 Sul**

Após compreender melhor sobre a estrutura e funcionamento de Brasília e como isto influencia diretamente na caracterização da Avenida W3 Sul, este capítulo tem como objetivo realizar um estudo detalhado da avenida em questão, levando em consideração os motivos que levaram à sua decadência, as principais problemáticas encontradas e as propostas de revitalização do local. A partir do estudo em questão, serão elencadas premissas e possíveis adequabilidades na W3 Sul, de acordo com as necessidades da população vigente.

### **4.1. Motivos da Decadência da Avenida W3 Sul**

Conforme foi visto anteriormente, a avenida W3 Sul foi a primeira via a ser construída, durante a construção de Brasília, tornando-se o principal centro comercial à época, uma vez que a cidade acabou se formando no seu entorno. No entanto, com o passar dos anos, a avenida passou por um processo de deterioração, conforme apresentado a seguir, quando são elencados os principais motivos que levaram à decadência da avenida.

Dentre as principais razões para o declínio, tal como apresentado por (HOLANDA et al., 2003), podemos citar:

- i. Desenvolvimento de setores centrais da cidade;
- ii. Surgimento de shoppings;
- iii. Uso comercial em apenas um dos lados da avenida, deixando o outro lado destinado para uso residencial;
- iv. Ausência de condições bioclimáticas na avenida.

Como forma de detalhar melhor essas razões, será feito uma contextualização, item a item, nos parágrafos seguintes.

Primeiramente, é importante entender o fenômeno de desenvolvimento estrutural da cidade e seus setores centrais, e como isso influenciou na importância inicial da W3 para a capital. A construção de Brasília teve início pela Asa Sul, elevando a funcionalidade da avenida W3 Sul como um polo comercial, que viria

suprir às demandas dos comércios locais (sentido Leste-Oeste) das superquadras, os quais ainda não haviam sido construídos. Assim, a W3 se consolidou como o único espaço comercial nos primórdios de Brasília.

Com o passar do tempo, por volta do final dos anos 70, ocorre o desenvolvimento e construção de áreas centrais da nova capital, como os comércios locais das superquadras e o Conjunto Nacional, dessa forma, se inicia o processo de esvaziamento da avenida. (HOLANDA et al., 2003)

O trajeto obrigatório pelos comércios locais das superquadras, transformou os mesmos em verdadeiros comércios de bairro atendendo a uma clientela muito maior que a prevista no Plano de Lucio Costa. Estes comércios começaram a apresentar uma variedade mais intensa e sofisticada de atividades, desviando o interesse pela W3 como avenida comercial. (BRANDÃO, 2016, p.10)

Dessa forma, entramos em um outro aspecto citado para o declínio, a consolidação de novos polos comerciais como os shoppings. O primeiro exemplo disso, foi justamente o Conjunto Nacional que, além do primeiro shopping de Brasília, foi e o segundo do país. Sua concepção e construção eram modernas para a época, pois traziam uma nova forma de organização de lojas e de consumo. A modernidade do Conjunto Nacional podia ser vista desde sua fachada, idealizada pelo artista plástico Athos Bulcão, até sua construção que foi realizada em três etapas e teve sua inauguração no dia 1º de novembro de 1971 (CONJUNTO NACIONAL, 2021). Concomitante com sua inauguração, estavam ocorrendo obras para a readequação do perfil viário da avenida W3 Sul. As mudanças estavam relacionadas com o fechamento dos estacionamentos do canteiro central, fazendo com que os comerciantes e habitantes associassem ambos os fatos (inauguração e fechamento do estacionamento) com o intuito de direcionar o fluxo da avenida para o novo shopping. (CAMARGO, 2019). O mesmo autor acrescenta:

O Sr. Aragão [dono do estabelecimento comercial na 504] me falou que, quando abriram o Conjunto Nacional, fecharam os estacionamentos no canteiro central para dificultar e levar a clientela para os shoppings. (CAMARGO, 2019, p. 141)



Figura 28: Shopping Conjunto Nacional década 1970. (CORREIO BRAZILIENSE)

Outro fator, relevante entre os motivos do declínio da W3 Sul, foi o uso comercial em apenas um dos lados da avenida (quadras 500), tendo o lado contrário (quadras 700) como uso exclusivo residencial. As quadras 500, como foi colocado anteriormente<sup>11</sup>, foram inicialmente planejadas para dispor de oficinas, garagens e comércios grossistas, no entanto, acabaram se tornando o grande polo comercial da cidade no início da construção de Brasília. Enquanto isso, as quadras 700, que previa a localização de floriculturas, hortas e pomares, transformou-se em uma área residencial unifamiliar, atendendo à crescente demanda habitacional na capital.

A faixa destinada à floricultura, horta e pomar, a oeste da W3 Sul, foi utilizada para a construção urgente de casas geminadas (projeto de arquitetura e implantação da Divisão de Arquitetura), para permitir a transferência dos primeiros técnicos para Brasília com suas famílias, já em 1958, ocupação esta iniciada no meio da Asa Sul, estendendo-se posteriormente ao longo de toda a faixa das 700. (COSTA, M apud BRANDÃO, 2009, p. 03-04)

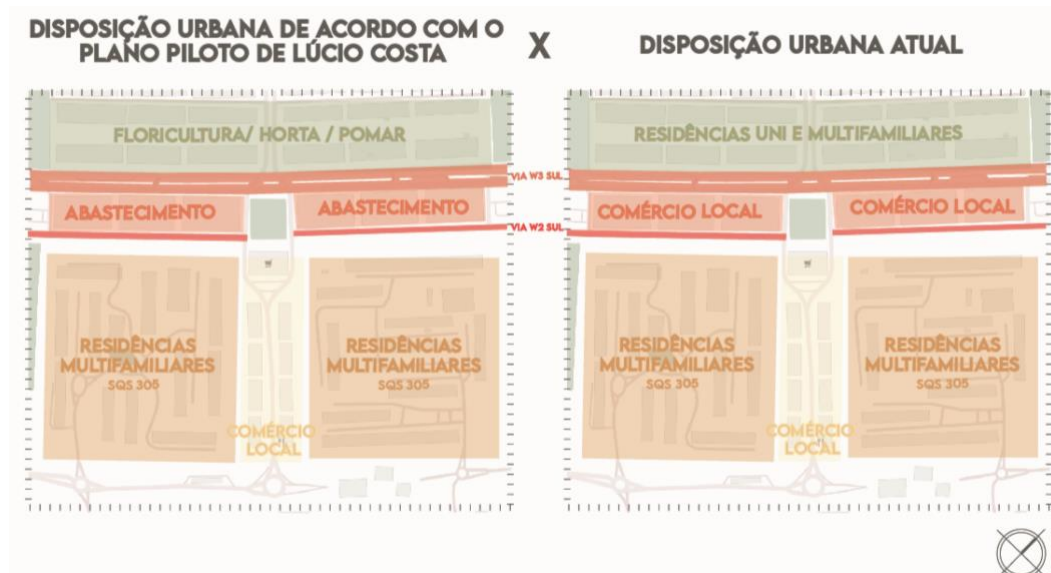


Figura 29: Mapa Diagramado W3 Projeto X Construído. (AUTORA, 2023)

<sup>11</sup> Ver subcapítulo 2.2 (Caracterização Urbana da Avenida W3 Sul)

A falta de comércio em um dos lados da avenida, além de grandes paredes muradas, trouxe, também monotonia e insegurança. Monotonia pela falta de atrativos que os muros das fachadas ofereciam para o pedestre e insegurança pelo perigo que representava circular por este lado da avenida, principalmente no período da noite, quando as ruas desertas da região se tornaram cenário de repetidos assaltos, roubos, ocorrências de violência e tráfico de drogas, de acordo com o que destaca Nagashima (2022)

São situações de violência a que todos estão submetidos, com a ocorrência de roubos a mão armada, furtos a residências, tráfico de drogas à luz do dia, arrombamentos de lojas e estupros, que precisam de ações governamentais integradas para serem superadas (NAGASHIMA, 2022)

Queremos segurança para os que moram, trabalham e circulam pelas quadras 700 da Asa Norte, exigem os moradores que vivem na região, por meio de um abaixo-assinado criado pela vizinhança insatisfeita com a insegurança. O Conselho Comunitário da Asa Norte, em conjunto com a Comissão de Moradores e Empreendedores das Quadras 700, criaram a petição pedindo ao governador do DF, Ibaneis Rocha, a solução imediata do problema. (NAGASHIMA, 2022)

Outra questão importante que contribuiu para o declínio da avenida, porém pouco falado, são as condições bioclimáticas da avenida. A arborização da nova Capital teve início com a construção de Brasília, no entanto, “as mudas produzidas não eram suficientes para suprir a demanda das áreas verdes. A solução encontrada pela Novacap foi plantar espécies provenientes de outros estados do Brasil, sobretudo da região sudeste” (SALGADO, 2021, p. 337-338). O fato de terem utilizado uma vegetação exótica ao bioma local acarretou uma crise nas espécies utilizadas, com ataques de pragas na arborização que já se consolidava. Dentre essas espécies, podemos citar a Cássia amarela que havia sido plantada na W3 Sul em 1961. (CAMARGO, 2019).

Apesar de diversas análises técnicas e intervenções biológicas, as mesmas não foram bem-sucedidas, o que acarretou na morte de aproximadamente 50 mil árvores até 1976 (CAMARGO, 2019). Desta forma, a W3 Sul retornou ao mesmo cenário em que se encontrava no início da construção de Brasília, com a incidência solar direta nas calçadas e fachadas, fator que tornou o percurso pela avenida inóspito.

A partir das considerações acima, pode-se compreender melhor os principais motivos que levaram a Avenida W3 Sul ao estado que se encontra atualmente. É importante esclarecer que se trata apenas de motivos iniciais, pois, ao longo dos



anos, surgiram outras questões que contribuíram com a decadência progressiva da avenida. Como exemplo, pode-se citar a falta de manutenção da infraestrutura urbana na avenida e nas fachadas das lojas, as quais, sua maioria, encontram-se depredadas e descuidadas, essas questões “contribuíram para que a imagem cotidiana da avenida causasse desestímulo aos comerciantes e usuários refletindo negativamente no mercado imobiliário” (BRANDÃO, 2009, p. 09)

#### **4.2. Principais Problemas Encontrados na Avenida W3 Sul**

A partir do que foi apresentado nos capítulos anteriores, bem como dos principais conceitos identificados no planejamento urbano de Brasília, pode-se compreender melhor a estrutura e funcionamento da avenida W3 Sul. Portanto, a partir dessas considerações e dos elencados motivos para a decadência da W3 Sul, apresenta-se uma análise crítica, referente às problemáticas encontradas na avenida, visando utilizá-las como ponto de partida para possíveis medidas adotadas em futuras revitalizações.

Essa análise crítica se inicia pela segregação socioespacial que acontece em Brasília, e conseqüentemente na Avenida W3 Sul. Esse assunto é bastante comentado por diversos autores, dentre eles: Holston (1993) e Paviani (2013), que dedica um capítulo para falar sobre a “Expansão e fragmentação metropolitana com exclusão socioespacial: o caso de Brasília”. Neste capítulo, Paviani explica sobre o surgimento da segregação socioespacial em Brasília a partir de como a cidade se formou, como foi visto no capítulo 3.2. (Setorização em Brasília).

Assim, sabe-se que as cidades cidades-satélites têm uma relação de dependência com a cidade matriz, que no caso seria o Plano Piloto. Portanto, a forma como foram criadas as cidades-satélites, deu-se no intuito de expulsar e marginalizar os trabalhadores do centro da nova Capital, tornando elitista a cidade que prometia ser igualitária.

A falta de autonomia das cidades-satélites provocou a deslocamento pendular entre estas e o Plano Piloto, onde os habitantes que moram nas cidades do entorno (cidades dormitório) fazem o percurso diário para o centro urbano (Plano Piloto) por conta de trabalho, educação, saúde e lazer. Nesse sentido, observa-se que a via W3 tem grande relevância nessa relação de dependência, uma vez que, ao ser via

de conexão com todo Plano Piloto recebe grande parte do fluxo das cidades-satélites.

Infelizmente, Brasília é uma cidade, cujo projeto beneficia majoritariamente a população de alta renda, tendo em vista que a cidade funciona como enclave, voltando a cidade para si mesma, e qualquer troca entre diferentes classes sociais são evitadas. É como se existisse uma barreira invisível no Plano Piloto para segregar as classes sociais, não propiciando o uso democrático de seus equipamentos urbanos e serviços para todos os habitantes. Como exemplo desta limitação tem-se: o isolamento e distância do Plano Piloto, em relação às demais cidades do entorno, grandes espaços vazios entre si e a restrição de horários de ônibus e metrô nos fins de semana e feriados.

Enclaves e a segregação que eles produzem negam muito dos elementos básicos que constituem a experiência moderna da vida pública: primazia das ruas e sua abertura; a circulação livre de multidões e veículos; os encontros impessoais e anônimos entre pedestres; o lazer e os encontros públicos em ruas e praças; e, sobretudo, a presença de pessoas de diferentes origens sociais circulando e observando os que passam, olhando as vitrines, fazendo compras, frequentando cafés ou bares, tomando em partes manifestações políticas ou usando os espaços que foram durante muito tempo desenhados especialmente para o entretenimento das massas (passeios públicos, parques, estádios, pavilhões de exposições (CALDEIRA, 1997, p. 164)

Portanto, havendo a relação de dependência criada, o mínimo que deveria ser oferecido é um transporte público de qualidade, com opções de bons horários aos fins de semanas e feriados para que os habitantes possam ter experiências de lazer no Plano Piloto da mesma forma que tem experiência de trabalho. Dessa forma, a realidade vista é de uma capital que apesar de ser uma cidade automobilística possui uma mobilidade urbana quase inexistente, com malha metroviária limitada apenas a uma asa (Asa Sul) e algumas cidades-satélites, projeto de VLT que não saiu do papel e falta de segurança para os ciclistas.

Essa falta de infraestrutura dedicada à mobilidade urbana acentua-se quando vemos a setorização da cidade. O planejamento urbano de Brasília tem como uma de suas principais premissas a setorização do seu espaço urbano. A cidade foi organizada de acordo com seus setores (comercial, residencial, hoteleiro, hospitalar, etc.), no entanto, a forma que os espaços urbanos estão separados entre si – sem possibilitar a confluência com outros usos – implica em uma lógica de cidade fragmentada, que não estimula as trocas sociais que Brasília naturalmente teria. Ou seja, não poder acessar diferentes necessidades em um mesmo local ou nas

redondezas faz com que a população utilize automóvel ou transporte público (e vimos suas deficiências acima). Esse conceito de cidade fragmentada trazido por Borsdorf e Hidalgo (2009) também é refletido na divisão social da Capital.

A avidez e o estímulo à vida na cidade de Brasília têm de ultrapassar algumas barreiras que a cidade mesma impõe. Por ser uma cidade já nascida completa e diagramada, sua estrutura está bem definida. Ou seja, transformar uma cidade planejada e burocrática é um desafio tendo em vista que seu crescimento é limitado e as normas urbanas dificultam grandes mudanças, com intuito de manter sua identidade.

Outra questão relevante a se falar é sobre a concepção de projeto da W3 Sul, onde encontramos uma diagramação setorizada, seguindo os preceitos modernistas como visto no subcapítulo 3.2. Apesar da avenida W3 Sul ser a via com características mais urbanas de Brasília, seu caráter setorizado acaba sendo um empecilho para a vitalidade da mesma, tendo em vista que não possui conexão direta com o setor residencial que a cerca, de um lado pelas quadras 700 e do outro pelas 300, levando a um funcionamento isolado como um enclave invisível, fechado para si mesmo, ocorrendo o mesmo com o setor hospitalar e o Setor Comercial Sul.



Figura 30: Vista aérea Avenida W3 Sul e entorno. (AUTORA, 2023)

Com o intuito de entender melhor a relação que a Avenida W3 Sul tem com estes setores, vamos destrinchar suas principais características e funcionamento. Como foi visto no subcapítulo 2.2<sup>12</sup>, o gabarito das quadras 500 foi alterado, em 1975, para três pavimentos ao longo de toda parcela, de acordo com as Normas de Edificações, permanecendo com uso, exclusivamente, comercial no térreo, mas permitindo uso misto nos demais pavimentos, inclusive o uso habitacional. Enquanto isso, de acordo com a NGB 40/87, as quadras 700 permanecem para uso exclusivo habitacional, com gabarito máximo de dois pavimentos de até sete metros de altura (ROCCI, 2019).

Apesar de ser contra a norma, há uma demanda pelo uso misto (habitacional, comercial e serviços) nas quadras 700, hoje restrita exclusivamente ao uso habitacional. Atualmente, por iniciativa dos próprios moradores, eventuais comércios irregulares acabam se desenvolvendo pela região como serviços de hotelaria, advocacia, clínica estética, centros religiosos e esotéricos, dentre outros. No entanto, tais serviços, em sua maioria, não sobrevivem devido a fiscalização governamental, conforme constata-se em registro no Correio Braziliense de 2011:

Embora proibidos de funcionar no local, estabelecimentos comerciais continuam em plena atuação nas quadras 700 da Asa Sul. Se por um lado as atividades giram a roda da economia local, por outro, ferem o Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT); que prevê uso da área para fins exclusivamente residenciais. Ontem, o Correio flagrou, na área rente à W3, placas de clínica de estética, salão de beleza, escritório de advocacia e até serviço de cartomante (CORREIO BRASILIENSE, 2011).

Apesar das atividades comerciais nas quadras 700 trazerem uma série de benefícios tanto para a cidade quanto para os moradores, tal questão não está de acordo com o PDOT (Plano Diretor de Ordenamento Territorial), além do fato da descaracterização das residências das quadras 700 Norte e Sul irem contra o plano de tombamento de Brasília.

A nova Capital foi tombada como Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO, em 1987, com apenas 27 anos de existência, o tombamento visava preservar o “Plano Piloto tendo como premissa básica as quatro escalas que caracterizaram o projeto urbanístico de Lúcio Costa” (SANTOS, 2016, p. 07). Tendo em vista tais considerações, entende-se que existe uma maior dificuldade na alteração do projeto original da cidade. Mesmo antes do tombamento, a cidade já

---

<sup>12</sup> Caracterização urbana da Avenida W3 Sul

havia sido planejada para ser imutável, ou melhor como seu próprio criador Lúcio Costa cita, uma cidade flor de estufa, que é uma das principais características de Brasília:

Então eu vi que Brasília tem raízes brasileiras, reais, não é uma flor de estufa como poderia ser, Brasília está funcionando e vai funcionar cada vez mais. Na verdade, o sonho foi menor do que a realidade. A realidade foi maior, mais bela. Eu fiquei satisfeito, me senti orgulhoso de ter contribuído (COSTA apud IPHAN, 2018, p. 12).

De fato, Lúcio Costa foi certo em sua citação, Brasília foi muito maior do que os seus idealizadores sonharam, seu caráter imutável não supre as necessidades da população presente, uma vez que uma cidade que foi prevista para 500 mil habitantes, não pode ser imutável quando alcança população superior a 3 milhões de habitantes (Plano Piloto + cidades ao entorno).

A partir dessas considerações, entende-se que a cidade necessita passar por um processo de adaptação para suprir as reais necessidades e demandas de sua população. Como questionamento será apontado o fato de manter a faixa das quadras 700 na W3 Sul estritamente para uso residencial, mesmo não sendo o mais interessante, tendo em vista que seu uso misto traria benefícios financeiros e de segurança, pois além de oferecer novas possibilidades de renda, gira a economia local e também oferece mais segurança devido ao aumento do fluxo de pessoas na região.

Ampliar essa diversidade de usos nas quadras 700 pode vir a ser interessante para a Avenida W3 Sul, visto que tem o potencial de substituir as fachadas geminadas monótonas por uma região com mais vitalidade e segurança. Um exemplo disso é a própria W3 Norte, pois, apesar de ser quase um “espelho” da W3 Sul, mantém o comércio em ambos os lados da via, acarretando maior vitalidade ao local. Seraphim (2015) reforça essa ideia quando cita a particularidade sobre a concepção do projeto da W3 Sul que a difere da W3 Norte:

Entre as causas internas condicionantes podemos citar primeiro a característica extremamente peculiar da Avenida, de possuir comércio apenas de um lado, enquanto a parte residencial vira as costas para a Avenida contribuindo para a diminuição do fluxo de pessoas (SERAPHIM, 2015, pág. 23).

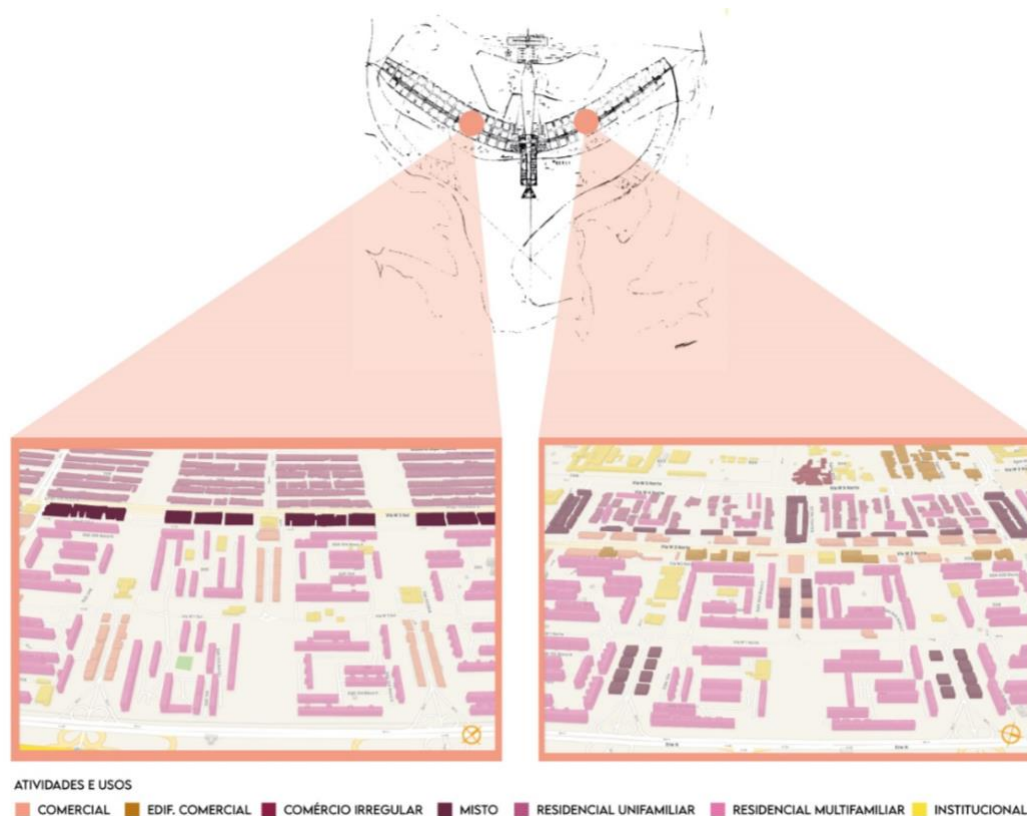


Figura 31: Mapa comparativo W3 Sul e Norte. (AUTORA, 2023)

Essa concepção da W3 Sul de ter um comércio voltado ao fundo de residências, não favorece à integração dos dois espaços e mostra o problema de conexão entre os campos residenciais e comerciais de Brasília. Outro ponto interessante levantado por Seraphim (2015) em relação ao projeto é a dificuldade de localização na via. Pela W3 ser uma Avenida extensa e muito similar em sua divisão de quadras, se o pedestre não estiver atento é praticamente impossível diferenciar as quadras com base na tipologia e sentido da via.

Após o entendimento de como funciona a relação da Avenida W3 Sul com o setor residencial que a circunda, mais especificamente as quadras 700, vamos traçar como a Avenida se relaciona com as quadras 300, uma vez que está localizada no “quintal” da W3 Sul, mais especificamente em frente à via W2 Sul. Diferentemente das quadras 700 que são formadas por residências unifamiliares geminadas, as quadras 300 são compostas pelas superquadras, desta forma, como foi visto no capítulo 3.3, o conjunto de quatro superquadras formam uma UV (quadras 200 e 400 ou quadras 100 e 300).

Ao retomar o capítulo 3.3, vimos que no surgimento de Brasília a Avenida

W3 Sul supriu a demanda dos principais equipamentos urbanos que estavam designados pelas UV, uma vez que a cidade ainda estava em desenvolvimento. Dessa forma, era de se esperar que as quadras 300, localizadas em frente à W2 Sul mantivessem uma relação direta com a Avenida, até pela proximidade com ela.

Visando compreender melhor essa relação vamos analisar a caracterização urbana das superquadras. Superquadras, que são grandes quadras de aproximadamente 250m x 250m, emolduradas por um cinturão verde com edifícios residenciais multifamiliares de 4 pavimentos (quadras 400) e 6 pavimentos (quadras 100, 200 e 300). A ocupação dos edifícios nas quadras corresponde a cerca de 15% da área, levando em consideração o número de pavimentos das edificações, concluindo-se que a densidade de pessoas nas superquadras é baixa. Observa-se em “Superquadra de Brasília preservando um lugar de viver” (IPHAN, 2015) outra característica importante referente a proposta das superquadras:

Reaproximação do habitante com o seu lugar de morada, reconectando aspectos bucólicos às edificações a partir de uma relação do ambiente construído com os espaços circundantes, livres e arborizados, nos quais o morador se veria em condições de desfrutar simultaneamente das qualidades da cidade e do campo. (IPHAN, 2015, p.12)

No entanto, a realidade é que o excesso de área verde, na verdade, se torna um problema dado que muitas vezes grande parte dessas áreas verdes se tornam áreas subutilizadas, espaços vazios/ não lugares. Levando-se em consideração que as superquadras têm uma baixa densidade demográfica e o tamanho da área das mesmas, pode-se concluir que não se tem um grande fluxo de pessoas nas superquadras. Outro fator que reforça essa questão é a cultura brasiliense de utilizar carro para toda e qualquer situação, até mesmo para um trajeto curto. Tal questão cultural inibe ainda mais o fluxo de pessoas nas superquadras e conseqüentemente a relação dos moradores com o comércio local próximo, inclusive o da Avenida W3 Sul.

Portanto, com intuito de estreitar a relação das superquadras (quadras 300) com a Avenida W3 Sul é interessante criar ligação entre ambas, isto pode ser feito por meio de atividades/ usos que estimulem a permanência na Avenida e através da conexão entre os espaços vazios das superquadras e a W3 Sul, pois ao agregar um uso para os espaços vazios promove-se a movimentação e permanência do fluxo de pessoas na região.

Além do setor Residencial, temos a presença também dos Setores Hospitalar e Comercial Sul permeando a Avenida W3 Sul, na qual a relação de ambos com a Avenida funciona de maneira bem semelhante. Como foi dito anteriormente, os setores acabam funcionando de forma isolada, como visto entre o setor Hospitalar e o setor Comercial Sul.

O setor Hospitalar é uma região no extremo Sul da Avenida, onde estão localizados alguns hospitais e uma série de clínicas e consultórios. Dessa maneira, o funcionamento do setor se dá em horário comercial para as clínicas e consultórios e 24 horas para os hospitais. A região é bem movimentada em dias de semana durante o horário comercial. Contudo, durante o período da noite, e nos finais de semana, o movimento é extremamente reduzido a ponto de ser considerado perigoso caminhar pelo local. Outra característica do setor é que seus usuários procuram por alguns serviços de apoio no entorno que não se encontram ali, como, por exemplo, opções de alimentação.

Observa-se que a principal relação que o setor tem com a Avenida é de apoio para os usuários que trabalham ou que buscam pelos serviços ali ofertados. É importante explorar, portanto, a relação que a W3 Sul tem com o Setor Hospitalar, tendo em vista o seu potencial, se considerarmos usos/atividades que possam suprir as necessidades dos usuários do Setor, como, por exemplo, bons restaurantes para o almoço e jantar, bares para trazer movimento após o horário comercial e opções variadas de farmácias para atender às necessidades dos usuários do setor, com a compra de medicamentos. Essa estratégia beneficiaria tanto o Setor Hospitalar quanto a Avenida W3 Sul.

O Setor Comercial Sul faz parte da escala gregária e está localizado no início da Avenida W3 Sul, onde ficam localizado os edifícios comerciais de maior gabarito da cidade. Por ser uma região que contempla apenas o uso comercial, o fluxo de pessoas é mais intenso em horário comercial, já no período da noite a região se torna deserta, a ponto de ser perigoso andar pelas ruas.

Apesar do uso dessa região ser estritamente comercial, há planos para se ampliar seu para uso misto, incluindo o uso habitacional, como é o caso do projeto Viva Centro. Este projeto é uma proposta do Governo para revitalizar a área central de Brasília. Em 2020, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal (Seduh) divulgou um Projeto de Lei que previa a transformação de 30% do Setor Comercial Sul em área residencial com intuito de trazer vitalidade



para a região, considerando-se o aumento do fluxo de pessoas. Uma vez que, a partir do momento em que se tem mais pessoas frequentando a região, acaba gerando uma demanda e, conseqüentemente, o próprio comércio passa a ter mais chances de prosperar.

Contudo, apesar dos benefícios que o projeto Viva Centro poderia trazer para a região, o Iphan vetou a proposta e pediu um estudo técnico mais detalhado para a inserção de habitação no Setor Comercial Sul (SCS):

O governo deve apresentar um projeto que trate de todos os temas necessários ao bom funcionamento da intervenção no SCS. O órgão também recomenda avaliações de risco sobre mudanças de atividades e impactos na integridade e na autenticidade cultural da região, que faz parte da área tombada. (IPHAN apud DUTRA, 2021)

Quanto às adaptações necessárias para que os edifícios acolham o novo uso, o estudo deve mostrar soluções arquitetônicas e urbanísticas que, em conjunto, não comprometam a feição arquitetônica do setor (ex. reformas em fachadas, garagens subterrâneas, possibilidade de varandas, coberturas e áreas técnicas associadas, adaptação de normas de acessibilidade, de prevenção e combate à incêndio e de desempenho etc. (DUTRA, 2021)

Apesar da negativa com relação à questão habitacional no setor, em 2022 é liberado um projeto que visa regularizar empresas instaladas no local e proporcionar novas oportunidades de uso, como, por exemplo: faculdades, creches e empresas de tecnologia da informação.

A partir dessas considerações, mesmo que o Setor Comercial e a Avenida não tenham uma relação direta, ambos têm situações similares pois, apesar de terem muita potencialidade, encontram-se em situação de abandono e decadência. Nos últimos anos, tem sido cada vez mais comum a ocupação do setor para a realização de festas e eventos, fator que acaba beneficiando a região, pois movimentam espaços da cidade que estão sendo subutilizados. Portanto, a partir do que foi visto até aqui, pode-se concluir que a diversidade de usos é primordial para aumentar a vitalidade da região.

A próxima problemática encontrada na Avenida W3 Sul é referente à configuração espacial da mesma. Os blocos estão dispostos ao longo da W3 Sul de forma que acabam criando corredores que conectam a via W2 com a via W3 Sul. Tal situação, por um lado, é importante para facilitar o percurso do pedestre na Avenida, mas, por outro, acabou se tornando um problema. Conforme será descrito, a seguir, a partir do funcionamento e da disposição espacial da W3 Sul. A Avenida segue a lógica organizacional e espacial das superquadras, de forma que cada

quadra da Avenida segue paralelamente o comprimento da superquadra de aproximadamente 250 metros, sendo que nessa distância encontram-se três blocos divididos entre si por dois corredores de conexão.

De acordo com Jacobs (2014), a necessidade de quadras curtas está entre uma das condições indispensáveis para gerar diversidade nas ruas. “A maioria das quadras deve ser curta, ou seja, as ruas e as oportunidades de virar esquinas devem ser frequentes” (JACOBS, 2014, p.197). Dessa forma, quadras curtas viabilizam uma maior permeabilidade e mais possibilidades de percurso. Apesar dessa característica positiva, ao longo dos anos, com a degradação progressiva da Avenida, grande parte dos corredores de conexão da W3 com a W2 Sul encontram-se em estado de abandono e com falta de manutenção, e tal questão implica no percurso desagradável e, em algumas situações, em especial no período noturno, torna-se perigoso.



Figura 32: Beco 503 Sul (AUTORA, 2021)

Por fim, vamos falar sobre os “bolsões de estacionamento” da Avenida, os quais estão localizados entre o conjunto de cada três blocos que foi citado anteriormente e estão paralelamente entre a área verde de duas superquadras, são estacionamentos destinados para suprir o comércio da Avenida, no entanto devido ao baixo fluxo de pessoas, principalmente aos fins de semana os estacionamentos em sua maioria acabam permanecendo vazios, com poucos carros tornando o espaço subutilizado. Como tem muitas áreas destinadas a essa finalidade ao longo da Avenida, aproximadamente seis estacionamentos, seria interessante para aumentar a vitalidade da Avenida atribuir novas finalidades para esses espaços, mesmo que de caráter temporário ou itinerante visando atrair a população para a região, em especial nos momentos que permanecem desértico.



Figura 34: Mapa de estacionamentos. (GOOGLE EARTH, 2023)



Figura 33: Bolsão de Estacionamento 506 Sul dia de semana e fim de semana. (AUTORA, 2023)

### 4.3. Propostas de Revitalização na Avenida W3 Sul

Ao longo dos anos, algumas iniciativas foram realizadas na tentativa de reverter o processo de degradação da Avenida W3 Sul. Após compreender as principais problemáticas encontradas na W3 Sul, Será listado em ordem cronológica com as propostas de revitalização que foram realizadas para o local, tal como citadas por Rocci (2017):

- i. **1982**– Associação Comercial solicitou projeto de revitalização da Avenida W3 Sul com o arquiteto Antônio Carlos Gomes;
- ii. **1997**– Criação do projeto de lei nº 1.780 de 25 de novembro 1997 trouxe novamente em pauta a revitalização da Avenida;
- iii. **1998**– Prefeitura da W3 junta-se à iniciativa privada visando reivindicar por melhorias na Avenida W3 Sul;
- iv. **2002**– Concurso Público Nacional de Ideias e de Estudos Preliminares de Arquitetura e Urbanismo para Revitalização das Vias W3 Sul e Norte promovido pelo GDF e organizado pelo IAB/DF;
- v. **2004/2005**– Criação do programa Brasília Integrada
- vi. **2005 ou 2007**– Proposta do Veículo Leve sobre Trilhos -VLT- para a W3

Sul.

- vii. **2009**– O Plano Diretor de Ordenação Territorial – PDOT estabelece a Estratégia de Revitalização de Conjuntos Urbanos e indica a Avenida W3 como área prioritária de intervenção criando uma proposta preliminar: Programa de Revitalização da Avenida W3;
- viii. **2020**– Projeto Adote uma praça INFINU.

Como foi dito anteriormente, um dos motivos da decadência da Avenida foi a consolidação de novos centros comerciais, inclusive shoppings centers. Na década de 1980, o Shopping Conjunto Nacional e o Gilberto Salomão já estavam construídos e havia sido anunciado o lançamento de mais um novo shopping na cidade, o Park Shopping. Como ação reativa ao novo empreendimento, em 1982, a Associação Comercial da W3 solicitou um projeto de revitalização da Avenida W3 Sul ao arquiteto Antônio Carlos Gomes, cuja proposta tinha o objetivo de transformar a via em um shopping horizontal, no entanto, não foi implantado (CAMARGO, 2019). Camargo (2019) complementa:

As demandas apresentadas a partir de então pela Associação dos Comerciantes da W3 se desdobravam na necessidade de criar uma estratégia para recuperar o status perdido nos últimos anos, em que a principal Avenida comercial de Brasília havia se tornado uma via de tráfego. (CAMARGO, 2019, p. 148)

Alguns anos depois, a pauta de revitalização urbana da Avenida W3 Sul foi retomada com base no Projeto de Lei nº 1.780 de 25 de novembro de 1997. Dentre as propostas, o Projeto de Lei visava permitir a flexibilização de usos da Avenida W3 Sul, assim como permitia a instalação de usos e atividades de prestação de serviços no Setor de Habitações Individuais Geminadas Sul – SHIGS – (quadras 700). Da mesma forma que aconteceu com a proposta de revitalização anterior, o Projeto de Lei não foi levado adiante.

Rocci (2017, p. 88) ressalta que “em 1998, empresários unidos à prefeitura da W3 tentaram mudar a situação da via com propostas de iluminação e mais vagas. Essas reivindicações foram feitas ao governador da época, que prometeu agir para recuperar o movimento da Avenida”, no entanto, apesar da iniciativa, nada de efetivo foi realizado.

Após essas três iniciativas de revitalizar a Avenida W3 Sul, foi realizado um concurso com o mesmo viés em 2002, o Concurso Público Nacional de Ideias e de

Estudos Preliminares de Arquitetura e Urbanismo para Revitalização das Vias W3 Sul e Norte, promovido pelo Governo do Distrito Federal e organizado pelo IAB/DF.

O concurso teve como objetivo selecionar projeto de intervenção urbana alinhado com o conceito de reabilitação urbana dado que o objetivo explícito era revitalização da atividade econômico e social da cidade preservando valores da memória coletiva do espaço bem como sua conservação, procurando atender as novas demandas e expectativas sociais a partir do entendimento da necessidade de mudanças, transformações e adaptações da cidade. (ROCCI, 2017, p. 91)

Desde a época do concurso, até os dias atuais, a Avenida W3 Sul encontra-se em estado de abandono, com baixa vitalidade e permanência de pessoas em seu espaço público e a circulação de veículos tornou-se sua principal função. O concurso tinha como proposta obter intervenções que visassem à requalificação da avenida, por meio de mobiliários urbanos adequados e de qualidade, que proporcionassem a permanência no espaço público e visasse obter estratégias para melhorar as condições de acessibilidade e mobilidade urbana, isso tudo mantendo a identidade e memória afetiva da avenida. (ROCCI, 2017)

O concurso contou com 32 inscrições, no entanto, apenas 22 equipes apresentaram os trabalhos de acordo com o regulamento do edital, sendo, portanto, o número equivalente de Estudos Preliminares submetidos à avaliação e escolha. Cinco propostas foram vencedoras neste concurso, reunindo um conjunto de proposições, mas a comissão julgadora apontou que nenhuma delas poderia ser implementada na íntegra, por não oferecerem respostas adequadas a todas as questões levantadas, embora reconheceram que todas tinham sugestões aproveitáveis. Por fim, nenhuma das medidas apontadas foram implementadas (VITRUVIUS, 2002). A seguir, apresenta-se as três primeiras propostas vencedoras com intuito de identificar as soluções encontradas para os problemas apresentados pela pesquisa.

### **1º Lugar – Equipe do Arquiteto Frederico Flósculo**

O primeiro colocado do concurso foi a equipe constituída pelo arquiteto Frederico Flósculo e onze psicólogos do Instituto de Psicologia da Universidade de Brasília-UnB. A proposta vencedora realizou um estudo social, levando em consideração a opinião de 500 pessoas, dentre eles: moradores, comerciantes e

usuários da avenida W3 Sul. Dessa forma, o estudo “considerou a intervenção urbana como um processo fundamentado não apenas nos aspectos físicos do espaço, mas também nas avaliações que as pessoas fazem do ambiente, como o julgam e dele se apropriam. (ROCCI, 2017, p. 91)

O estudo realizado entre essas três “categorias comunitárias” levou em consideração as modificações realizadas no espaço em questão, sendo eles: os espaços de convívio e os espaços viários/ de circulação. Da mesma forma, também foi levado em consideração o impacto sobre as escalas ao entorno da avenida, assim como as transformações entre as relações comunitárias, as escalas analisadas foram: a escala local (conjuntos de quadras e edificações e conjunto de zonas urbanas) e a escala urbana metropolitana (conjuntos dos bairros de Brasília, sua centralidade assim como rede urbana de influência). (VITRUVIUS, 2002)

Dentre as principais modificações, propõe-se a criação de espaços de convívio, de circulação e viários. Com relação aos espaços de convívio foi pensado na constituição da avenida como um corredor cultural com atividades de lazer e cultura, criação de praças temáticas nas quadras 700, assim como a recuperação desses espaços públicos. Em relação ao espaço viário e de circulação foi proposta a duplicação da via W2, permitindo trânsito de veículos nos dois sentidos, eliminação das vagas dos canteiros centrais da via W3, criação de rotas de ônibus *pequenos-circulares*, edifícios garagem e estacionamentos no subsolo. Além dessas questões, também foi proposto a proibição de uso misto nas áreas residenciais das quadras 700. (ROCCI, 2017)

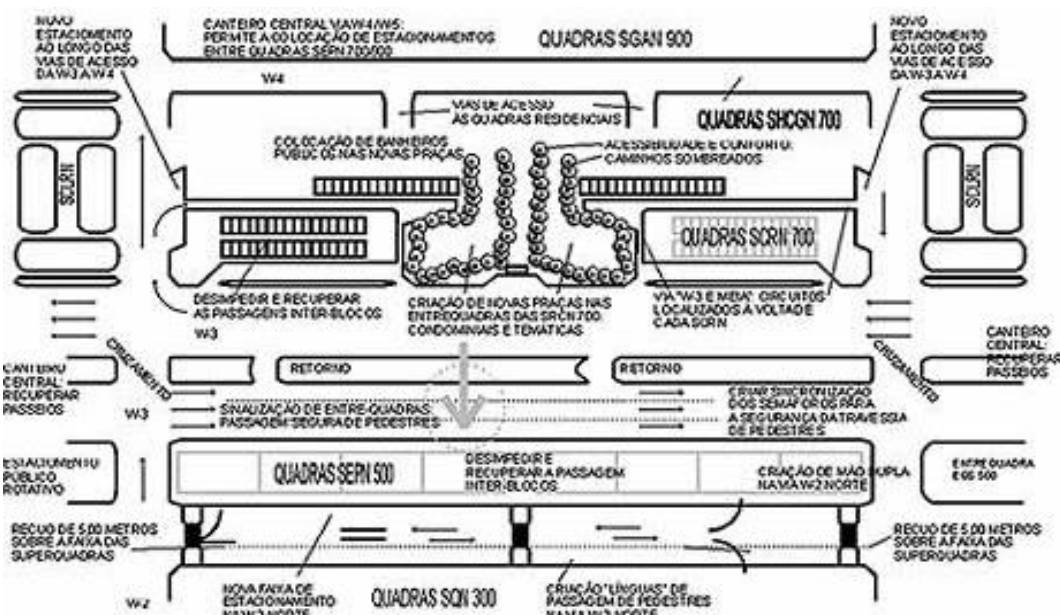


Figura 35: Diagrama esquemático. (VITRUVIUS, 2002)

## **2º Lugar – Equipe do Arquiteto Luis Antônio Reis**

O segundo colocado do concurso foi a equipe constituída pelo arquiteto Luis Antônio Reis. A proposta teve como fundamento, a preservação da avenida W3 como patrimônio cultural da cidade, visando recuperar sua vitalidade econômica, social e cultural, assim como as condições habitacionais ao longo da avenida. (ROCCI, 2017)

Portanto, em detrimento dessas questões, o desafio da proposta era conciliar como manter/recuperar a memória cultural coletiva da avenida, assim como as características que a qualificam como patrimônio e, por fim, compreender as necessidades e demandas da população vigente. A proposta tem como premissa, a priorização do uso coletivo, portanto, suas principais intervenções estão voltadas para o sistema de circulação, áreas residenciais e na potencialização dos usos, visando priorizar o interesse coletivo em busca de melhor qualidade de vida.

O projeto foi dividido e pensado em seis categorias, sendo elas a: funcional; social; referencial; ambiental; econômico-financeira e jurídico-institucional. (ROCCI, 2017)

A categoria funcional está relacionada com os espaços urbanos e sua adequação nas atividades desenvolvidas pela população. Portanto, retrata o resgate da memória coletiva da avenida e suas principais características funcionais, visando incentivar a apropriação dos espaços públicos com intuito de alcançar a diversidade e multiplicidade de usos urbanos.

A categoria social teve como objetivo priorizar a qualidade de vida e trocas sociais na avenida, além de buscar mais segurança por meio da requalificação dos espaços públicos. Já a categoria referencial, visava garantir a manutenção das características que configuram a identidade da estrutura urbana da via W3, um dos objetivos era incrementar referências de orientação para o pedestre ao longo da avenida. Enquanto isso, a categoria ambiental propõe a criação de um espaço urbano que seja agradável bioclimaticamente, isto a partir da manutenção de espécies arbóreas e tratamento paisagístico nas áreas públicas depredadas. (ROCCI, 2017)

A categoria econômico-financeira tem como objetivo garantir que o investimento realizado na avenida retorne à população por meio de manutenções e melhorias. Por fim, a categoria jurídico-institucional propõe o uso dos instrumentos

do Estatuto da Cidade com intuito de garantir a permanência no espaço urbano para trocas sociais e convívio coletivo.

Como foi dito anteriormente, a proposta foi idealizada a partir de três vertentes de estudo: sistemas de circulação, áreas residenciais e potencialização de usos. Seguindo essa linha de raciocínio, pode-se verificar a seguir o que foi proposto para cada uma das vertentes:

### **Sistema de Circulação**

- Seis faixas de rolamento (como é atualmente) adicionando uma faixa para embarque e desembarque de pedestres em ambos os lados da via;
- Retirada dos estacionamentos do canteiro central e redução do mesmo;
- Eliminação de grandes áreas de estacionamento na superfície (bolsões de estacionamento), substituindo-os por garagens subterrâneas ao longo da via;
- Ampliação das calçadas próximas às áreas comerciais;
- Passarela de pedestres subterrânea ou suspensa;
- Criação de viadutos para o tráfego de veículos no sentido transversal e nos pontos mais centrais da avenida;
- Faixa preferencial de ônibus;
- Inclusão de um sistema intermodal entre ônibus e metrô a partir da W3.



Figura 36: Corte avenida W3 Sul. (Rocci, 2017)



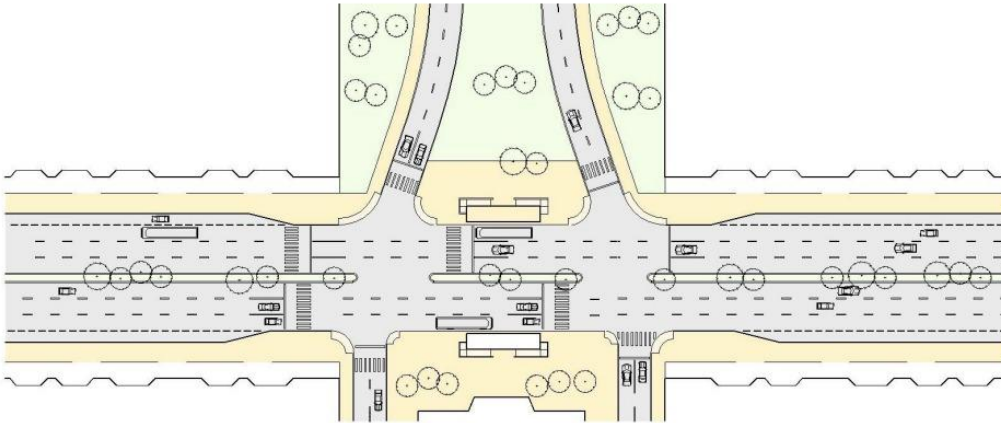


Figura 37: Modificação do sistema viário. (Rocci, 2017)

### Áreas Residenciais

- Nas quadras 700 Sul foi pensado em uma malha viária que conecta as vias locais das quadras com intuito de aumentar a permeabilidade (Figura 38);
- Para o interior das quadras 700 foi idealizada uma área de uso comum (praças) associado a atividades e demandas locais (Figura 39).

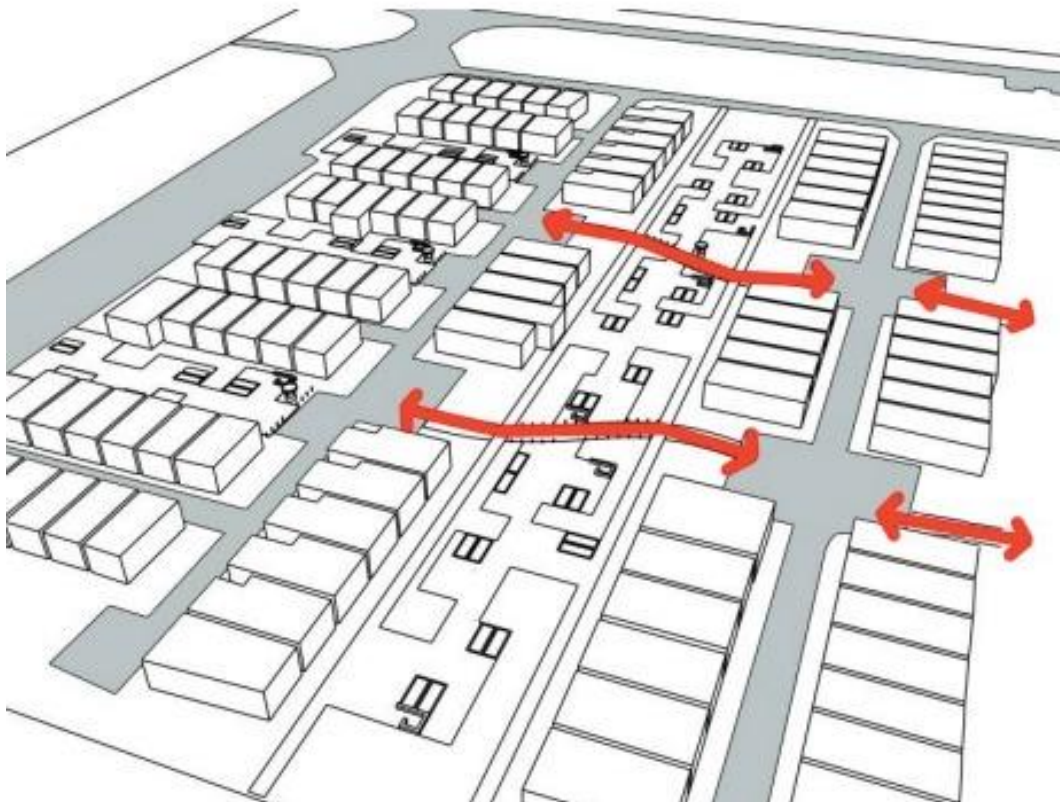


Figura 38: Malha viária local. (ROCCI, 2017)

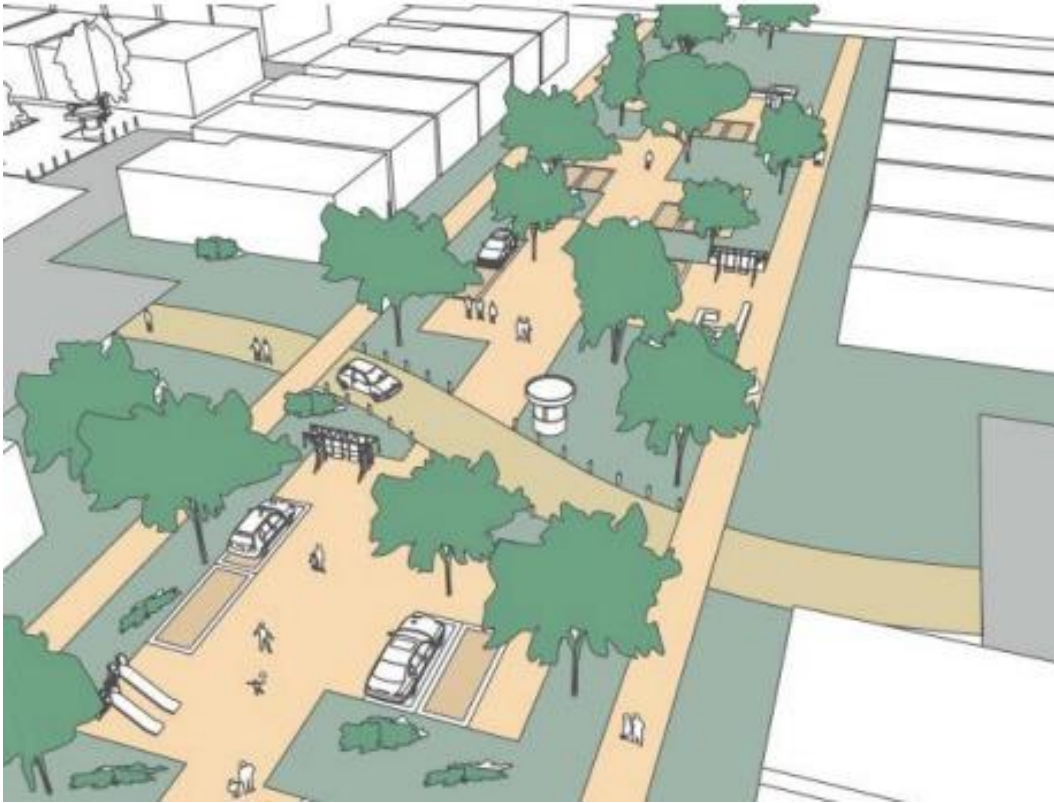


Figura 39:: Áreas de uso comum no interior das quadras 700. (VITRUVIUS, 2017)

### **Potencialização de Usos**

- Nas quadras 700 Sul foi proposto a mudança de usos e gabarito;
- Potencialização de usos nas quadras 500, no trecho Sul.

### **3º Lugar – Equipe do Arquiteto Frederico de Holanda**

O terceiro colocado do concurso foi a equipe constituída pelo arquiteto Frederico de Holanda e seus parceiros. Primeiramente, a equipe realizou uma análise com intuito de reconhecer as razões para o declínio da Avenida W3. De acordo com Holanda (2016), como resultado foram feitas as seguintes observações:

- 1) Demora na constituição dos setores centrais da cidade;
- 2) novas maneiras de configuração do espaço comercial, pelas quais atividades tendem a se concentrar intramuros (nos shoppings), abandonando configurações semelhantes à de ruas;
- 3) uso do solo da Avenida, com somente um dos lados destinado a atividades centrais, o outro a residências;
- 4) configuração espacial da Avenida, implicando descontinuidades no espaço construído e a existência de espaços “cegos” ou “mortos” entre blocos;
- 5) ausência de infraestrutura adequada para circulação de veículos e pedestres, incluindo a inadequação da distribuição de vagas para estacionamento;
- 6) ausência de condições bioclimáticas adequadas. Este trabalho

também ilustra uma metodologia de análise e proposição de desenho urbano. (HOLANDA, F. et al, 2003, p. 57 e 58)

Além dos motivos que levaram ao declínio da W3, a Equipe do arquiteto Frederico de Holanda estudou e analisou as principais problemáticas encontradas na Avenida, abaixo seguem as questões encontradas, no que tange à circulação e às quadras 500 e 700, conforme indicado por Rocci (2017, p. 97):

### **Problemas de Circulação**

- Impacto ambiental negativo causado pelas largas faixas de rolamento;
- Desconforto para o cruzamento de pedestres dada a largura excessiva das faixas de rolamento;
- Congestionamento de veículos, principalmente em horário de pico;
- Número e localização inadequados de cruzamentos transversais de veículos;
- Número e localização inadequados de retornos no canteiro central, questão que acaba prejudicando o fluxo de veículos e travessia de pedestres;
- Desconforto físico e visual por conta da arborização inadequada nos canteiros entre faixas de rolamento e calçadas laterais;
- Desconforto para pedestres de modo geral; condições inadequadas para ciclistas.

### **Problemas nas quadras 500**

- Estacionamento no canteiro central que prejudicam o percurso de pedestres além de causar um impacto ambiental negativo;
- Gabaritos considerados inadequados por serem muito baixos com relação a escala da caixa viária;
- Perfil de usos do solo inadequados;
- Perfil de estacionamentos inadequados tanto no tipo quanto na localização;
- Espaços entre blocos das quadras 500 desvalorizados pela dimensão e ausência de uso;
- Praças das entrequadras subutilizadas.

### **Problemas nas quadras 700**

- Legislação que considera irregular serviços que a área tem atraído;
- Legislação que considera gabarito de três pavimentos irregular e, portanto,

ocorrem sem normatização;

- Praças com qualidade ruim de equipamentos, arborização, conservação e mal dimensionadas;
- Perfil considerado inadequado dos estacionamentos quanto ao tipo e localização.

A partir dessas questões, foi elaborada uma proposta pela equipe levando em consideração a valorização da memória coletiva da Avenida e o tombamento com intuito de preservar a essência e identidade de Brasília. Abaixo segue algumas das propostas sugeridas pela equipe de acordo com Rocci (2017):

- Participação pública e financiamento como meio de se alavancar grandes operações urbanas as quais dependem de uma ampla participação da sociedade;
- Fortalecimento das escalas residencial e gregária por meio da valorização das suas características, pois são escalas que permeiam a Avenida W3;
- Diferenciação de lugares de modo a atender as diversas expectativas sociais, estimulando uma cidade rica de oportunidades, confortável e bela;
- Acessibilidade e trânsito amigável para melhorar oportunidades de acessibilidade a qualquer lugar da W3, estimulando sistemas modernos de transporte coletivo;
- Atividades diversificadas ao longo da W3 com polos ou lugares de atração e interesse para a população;
- Conforto no sentido de fornecer segurança, limpeza e disponibilidade de mobiliário urbano e equipamentos para os usuários;
- Criar espaços urbanos suscetíveis a sociabilidade, estabelecendo uma forte identidade com a comunidade;
- Criação de praças-galeria que interligassem o Setor Comercial Sul e Norte e praças entre as quadras 500;
- Alteração da dimensão das faixas de rolamento;
- Eliminar estacionamentos no canteiro central, havendo interrupção somente nos cruzamentos;
- Criação de ciclovias longitudinais no canteiro central e transversais no sentido Leste-Oeste (Figura 40);



Figura 40: Vista da ciclovia no canteiro central. (VITRUVIUS, 2002)

- Requalificação do espaço público (calçadas: aumentar largura nas 500 e 700, melhorando a acessibilidade no geral, e praças nas entrequadras);
- Marquises entreblocos nas 500 Sul para acomodar atividades como restaurantes, livrarias, bares, etc., nos lotes junto aos entre blocos (Figura 41);



Figura 41: Marquises entreblocos nas quadras 500 Sul. (VITRUVIUS, 2002)

- Garagens subterrâneas privadas nas entrequadras das 500 Sul e praças das 700 Sul e Norte (viabilizada por meio de Concessão de uso);
- Mobilidade urbana integrada;
- Vegetação e arborização nas calçadas requalificadas (Figura 42);



Figura 42: Requalificação das calçadas da avenida. (VITRUVIUS, 2002)

- Mudança de gabarito e ocupação de vazios urbanos: a 500 Sul com 5 pavimentos, coeficiente de aproveitamento de 4,5, garagem obrigatória e subsolo com uso comercial e serviços opcional; a 700 Sul com 3 pavimentos regulamentados, coeficiente de aproveitamento de 3, garagem no subsolo opcional e usos habitacionais e de serviços permitidos (Figura 43);
- Construir no novo limite do recuo do terreno, limite máximo do espaço aéreo (viabilizada por meio do Direito de superfície).

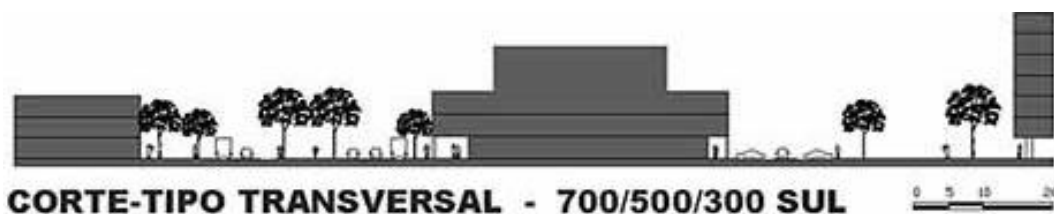


Figura 43: Corte avenida W3 Sul. (VITRUVIUS, 2002)

### Considerações da Comissão Julgadora

De acordo com a comissão julgadora, apesar dos cinco vencedores do concurso apresentarem propostas interessantes, nenhuma delas poderiam ser implementadas na íntegra, isto por não oferecerem respostas adequadas a todas as questões levantadas. Desta forma, a Comissão Julgadora considerou esta etapa como o início do processo de desenvolvimento para um trabalho de requalificação da Avenida W3. (VITRUVIUS, 2002)

Isto posto, a Comissão Julgadora considerou necessário que a implementação das intervenções a serem realizadas fossem conduzidas por uma organização “*técnico gestor*” que administrasse e selecionassem as melhores sugestões das propostas com o intuito de resolver os problemas em questão, além de visar estabelecer uma interação direta com a população envolvida. (VITRUVIUS, 2002)

Por fim, nenhuma das medidas apontadas foram implementadas e, apesar de toda a movimentação com intuito de promover a revitalização da Avenida W3, o concurso foi mais um exemplo que não saiu do papel. De acordo com Rocci (2017):

A ata da comissão julgadora foi muito mais conservadora do que as propostas apresentadas e ainda destoantes com o próprio termo de referência do concurso que levantava e induzia algumas das propostas detalhadas pelos concorrentes. A comissão parece indicar que as intervenções devem ser apenas de limpeza e melhoria estética dos espaços públicos. Certamente, essa posição não converge com a pesquisa realizada (ROCCI, 2017, p. 101).

Em 2004, durante o governo do Governador Joaquim Roriz, foi elaborado o Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal e Entorno – Brasília Integrada –, que teve continuidade em 2005 durante o governo do Governador José Arruda. O programa visava solucionar os problemas de mobilidade urbana na Capital Federal “de forma a aumentar a integração dos núcleos urbanos e melhorar as condições de equidade e qualidade de vida da população” (ROCCI, 2017, p. 102) (CARVALHO, 2008).

Dentre as questões abordadas, o programa tem o intuito de facilitar os problemas de deslocamento que a população encontra na cidade. Dessa forma, foi criado um plano de ações para viabilizar melhorias visando alcançar uma melhor mobilidade urbana na cidade, de acordo com Carvalho (2008), dentro do plano de ações, pode-se citar:

- Reformulação e melhoria do transporte público;
- Implantação de sistema de bilhetagem eletrônico do transporte público;
- Integração entre os modais de transporte público coletivo;
- Reorganização das estações rodoviárias;
- Implantação de terminais de integração;
- Recuperação e ampliação de vias para automóveis;
- Construção de viadutos;
- Faixas exclusivas para o transporte público coletivo;
- Construção de ciclovias;
- Assegurar melhores condições de segurança no trânsito do DF com foco principalmente para pedestres e ciclistas.
- Licitação para concessão de linhas de transporte por micro-ônibus;
- Melhorar as condições de segurança de trânsito do DF, com enfoque especial para os pedestres e ciclistas.

Apesar dessas propostas, o programa Brasília integrada não teve nenhuma política de desencorajamento de uso do automóvel.

A relação do programa com a Avenida W3 se deu em 2007, a partir da proposta de implantação do VLT na cidade que teria sua linha com uma extensão de 22,6 km saindo do aeroporto de Brasília passando pela Avenida W3 Sul até chegar em um terminal na Asa Norte. “O VLT tinha como previsão passar pela Avenida W3 com paradas na 516, 513, 511, 509, 507, 505, 503 Sul, no Hospital SARAH e no Setor Comercial Sul”. (ROCCI, 2017, p. 102)

Inicialmente, foi planejado para a implantação do VLT acontecer no espaço do canteiro central da Avenida W3, contudo, foi vetado pelo IPHAN devido a retirada das árvores do canteiro central, sendo adaptado para a faixa próxima ao canteiro. O objetivo da proposta do VLT era melhorar a eficiência da mobilidade urbana, oferecendo melhor a qualidade e facilitando a circulação dos veículos, com o intuito de redirecionar o usuário do transporte privado para o coletivo.



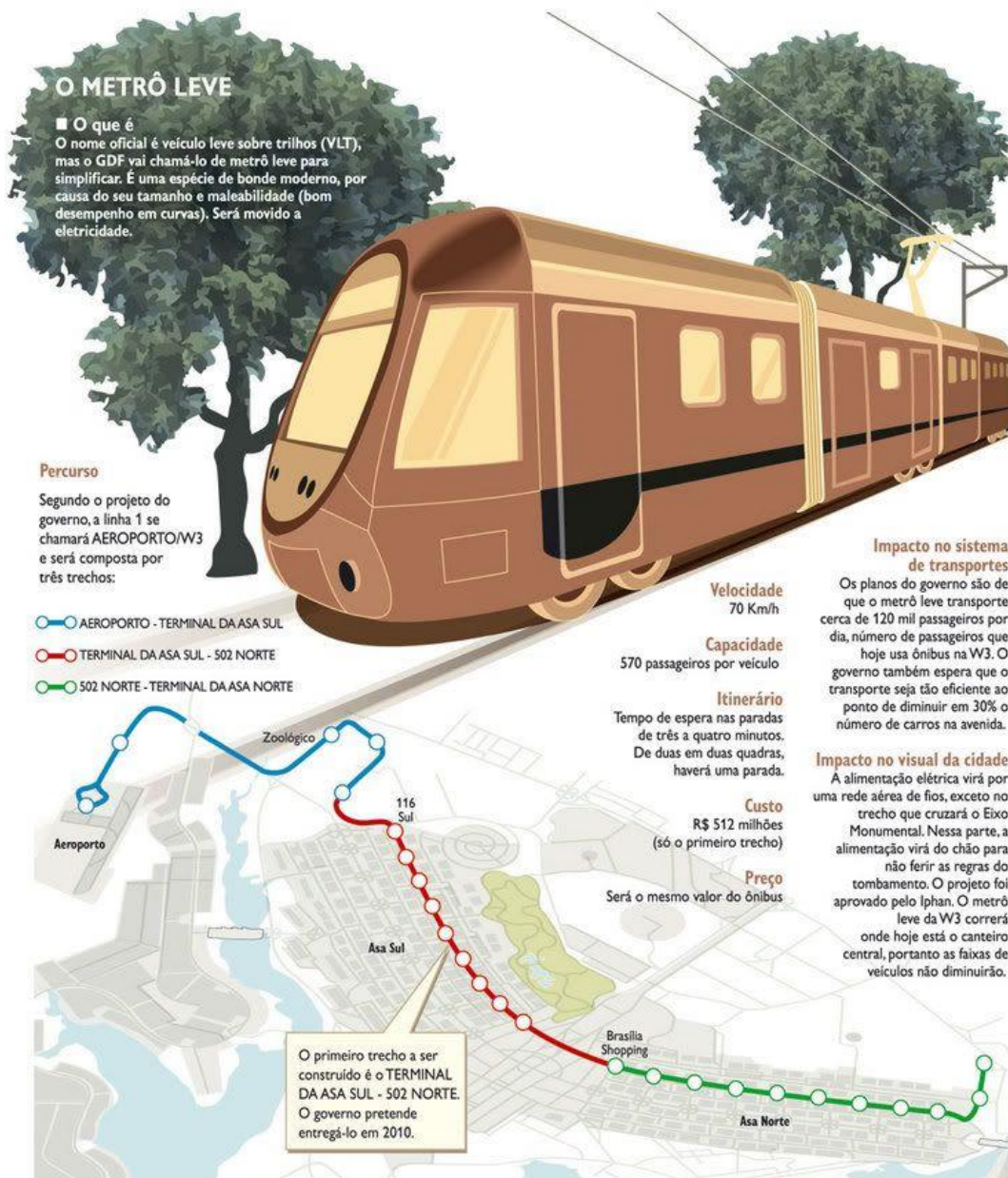


Figura 44: Veículo leve sobre trilhos. (SAEP-DF, 2009)

Apesar do interesse de viabilizar e implantar o VLT em Brasília, ao longo de todos esses anos nenhum dos governos do GDF conseguiram de fato tirar esse projeto do papel. Em 2020, o atual Governador de Brasília, Ibaneis Rocha demonstrou interesse de retomar este projeto com intuito de executá-lo em conjunto com a iniciativa privada, no entanto, atualmente em seu segundo mandato o projeto continua passando por dificuldades para ser executado.

Mesmo que a proposta para a implementação do VLT não tenha sido implementada, o programa Brasília integrada trouxe alguns benefícios para a cidade, como exemplo, pode-se citar: o desenvolvimento no sistema

de transporte do DF, a ampliação das linhas de metrô, a criação de uma faixa exclusiva para ônibus para diminuição do percurso transcorrido casa-trabalho.

Em 2009, o Plano Diretor de Ordenação Territorial (PDOT) estabeleceu estratégias de revitalização em conjuntos urbanos, dentre eles, a W3 por meio do programa de revitalização da Avenida W3, desenvolvido pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA). O projeto preliminar foi baseado nas propostas apresentadas no Concurso Público Nacional de Ideias e de Estudos Preliminares de Arquitetura e Urbanismo para Revitalização das Vias W3 Sul e Norte. Em sua maioria, as propostas sugeridas são referentes à manutenção de calçadas, iluminação, alocação de mobiliários urbanos, novos usos para os becos entre os blocos das quadras 500 com intuito de requalificar o espaço urbano visando a permanência de pessoas em seu espaço. (ROCCI, 2017)

Por fim, em 2020, surgiu o programa “Adote uma praça” do GDF, criado pela Secretaria de Estado de Projetos Especiais. O programa visa recuperar áreas públicas da cidade, por meio de parcerias público-privada. Apesar do programa ter como foco principal as praças, ele também contempla jardins, balões rodoviários, estacionamento, canteiros de Avenidas, pontos turísticos, monumentos, parques infantis e Pontos de Encontro Comunitário – PEC. O INFINU surgiu a partir desse contexto. Está localizado na 506 Sul e é resultado do projeto que restaurou um dos becos de conexão da W3 com a W2 Sul, idealizando espaços de convivência com restaurantes e lojas colaborativas.

## 5. Entrevistas

Este capítulo é destinado ao estudo de campo realizado no perímetro da Avenida W3 Sul, tendo como principais instrumentos metodológicos as entrevistas, a observação e a vivência da Avenida como usuária. As entrevistas foram realizadas em campo e via *Google forms*, com intuito de alcançar o máximo de pessoas possíveis. As entrevistas foram divididas em duas categorias visando compreender ambas as perspectivas, sendo elas: visitantes/moradores e lojistas.

Trabalharemos com dados estatísticos, a fim de tornar o resultado da pesquisa mais preciso, para isto usaremos a escala likert<sup>13</sup>. Como estamos falando da Avenida W3 Sul, será considerada a população atualizada da Asa Sul, tendo como base a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) 2021 que integra o relatório elaborado pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal -CODEPLAN, segundo a qual, a população urbana da Asa Sul é de 78.543, sendo 54,6% do sexo de nascimento feminino e 45,4% do sexo de nascimento masculino.

Assim sendo, para as entrevistas com os visitantes e moradores, trabalharemos com o tamanho da população de 78.543 pessoas, sendo o nível de confiança da pesquisa de 90% (probabilidade de que a amostra represente com precisão as opiniões da população em questão) e o tamanho da amostra obtido foi de 121 pessoas. Dessa forma, teremos uma margem de erro de 7% (variação que as respostas da população podem ter em relação à amostra). Este cálculo foi obtido através da calculadora virtual disponível no site Survey Monkey<sup>14</sup>.

Na entrevista com visitantes e moradores, 73,6% dos entrevistados identificaram-se pelo sexo feminino e 26,4% pelo sexo masculino. Ao longo das entrevistas foram feitas perguntas para entender a relação e a impressão que as pessoas têm com a Avenida W3 Sul atualmente. Assim sendo, a primeira pergunta foi relacionada ao meio de transporte que as pessoas utilizavam para se locomover até a Avenida W3, onde 90,64% dos entrevistados utilizam automóvel particular (carro por aplicativo, carro particular e moto) enquanto 4,32% utilizam transporte público (metrô e ônibus) e 5,04% vão a pé.

---

<sup>13</sup> “A escala Likert combina a matemática aplicada (estatística) à psicologia para promover uma imersão lógica na mente de quem consome. Uma abordagem capaz de extrair insights qualitativos de uma pergunta estruturada de forma quantitativa” (FRANKENTHAL, 2022)

<sup>14</sup> <https://pt.surveymonkey.com/mp/margin-of-error-calculator/>

No que tange à frequência com que os entrevistados visitam a Avenida W3 Sul (Figura 45), 52,9% responderam que raramente visitam a Avenida, enquanto 22,3% dos entrevistados visitam apenas 1x na semana. Paralelo a isto 12,4% das pessoas entrevistadas visitam de 2 a 3x na semana, 6,6% das pessoas visitam de 4 a 5x na semana e por fim, apenas 5,8% das pessoas entrevistadas visitam diariamente.

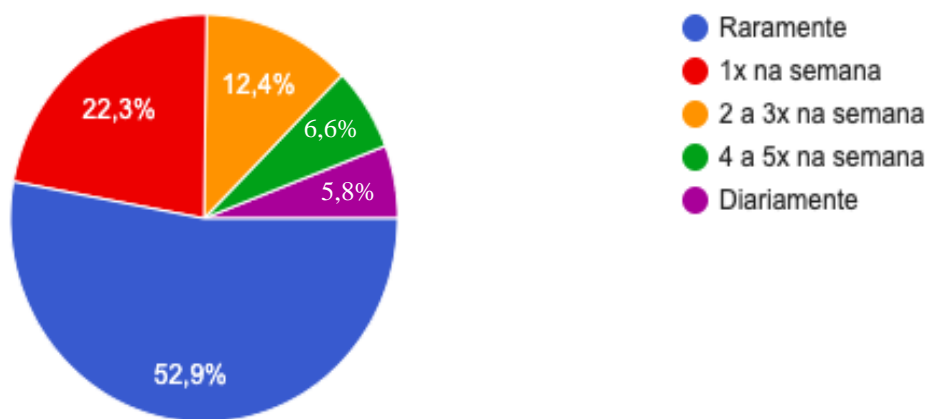


Figura 45: Gráfico referente a frequência que os entrevistados visitam a Avenida W3 Sul. (AUTORA, 2023)

Com este resultado, percebe-se como a Avenida está em desuso perante grande parte da sociedade brasileira, uma vez que, das 75,2% das pessoas entrevistadas, mais da metade do total, visitam a Avenida apenas 1x na semana (22,3%) ou raramente (52,9%). Enquanto 24,8% dos entrevistados visitam a Avenida de 2 a 3x na semana (12,4%), 4 a 5x na semana (6,6%) ou diariamente (5,8%).

Outra pergunta realizada foi com relação às atividades que os entrevistados costumam realizar na Avenida, com o intuito de traçar seu perfil e entender de forma superficial, sua relação interpessoal com a Avenida. Assim sendo, através do resultado obtido na pesquisa constata-se que 42,3% dos entrevistados costumam realizar compras na Avenida W3 Sul, enquanto 23,3% das pessoas costumam realizar atividades de questões pessoais na Avenida e outros 12,3% frequentam a W3 Sul com objetivo de realizar atividades de prestação de serviços. Enquanto isso, 9,3% das pessoas entrevistadas costumam frequentar a Avenida para realizar atividades de lazer, e 8,5% dos entrevistados frequentam a W3 devido a questão da

moradia (pessoas que moram nas quadras 300, 500 e 700). E por fim, 4,3% dos entrevistados que responderam a esta pergunta frequentam a Avenida W3 Sul com a finalidade de trabalhar.

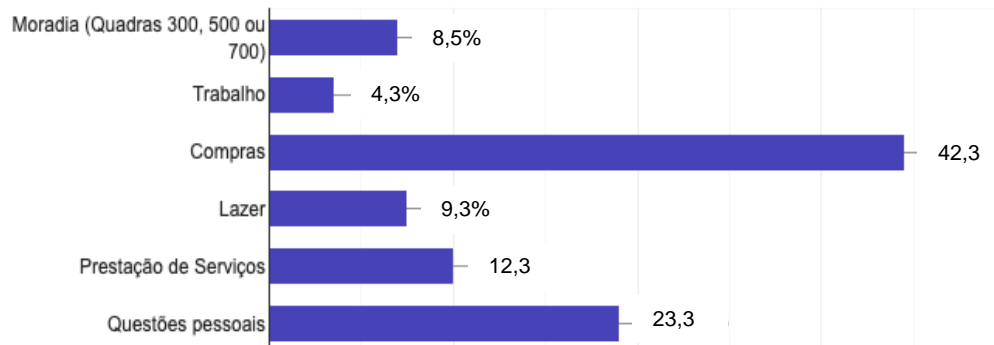


Figura 46: Gráfico ilustra as atividades realizadas na Avenida W3 Sul pelos entrevistados. (AUTORA, 2023)

Percebe-se, portanto, que grande parte dos entrevistados frequentam a Avenida para realizar compras, enquanto apenas 9,3% dos entrevistados frequentam com intuito de realizar atividades de lazer. Dessa forma, a partir das entrevistas e da pesquisa de campo observa-se uma lacuna a ser preenchida quando se trata de atividades de lazer na Avenida, algo importante a ser considerado, principalmente pelo quesito da permanência das pessoas no espaço urbano, pois quando há atividades de lazer as pessoas tendem a permanecer por mais tempo no local.

Tendo em vista as atividades que estimulam a permanência de pessoas no espaço urbano, uma consideração importante de Gehl (2006) para a pesquisa está em “La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios”, em que o autor analisa sobre três tipos de atividades na esfera do espaço público, dentre elas as atividades necessárias, opcionais e sociais.

As atividades necessárias referem-se as atividades obrigatórias no cotidiano das pessoas, tais como a ação de caminhar, ir ao trabalho, escola, correios, compras, dentre outras. Por serem atividades necessárias sua incidência não é influenciada pelas condições climáticas e do entorno externo. As atividades opcionais são atividades de desejos pessoais como dar um passeio, tomar sol, ler um livro ao ar livre, etc. São atividades que são realizadas quando as condições externas são favoráveis, ou seja, quando o local e as condições climáticas são convidativas. As atividades sociais são atividades espontâneas resultantes de interações sociais nos espaços públicos, são atividades que incluem jogos infantis, atividades

comunitárias, encontros e saudações. Atividades sociais podem ser realizados em diversos locais, como nas casas, trabalho, jardins terraços, etc., no entanto, são analisadas apenas aquelas que são realizadas nos espaços externos acessíveis ao público. A figura 47 representa graficamente a relação entre a qualidade dos espaços urbanos e o índice de aparição de atividades externas (necessárias, opcionais e sociais). A partir do gráfico percebe-se que quando a qualidade do espaço urbano é boa, as atividades opcionais ocorrem com uma frequência crescente, além disso, à medida que aumenta os níveis de atividade opcionais, os números de atividades sociais aumentam substancialmente (GEHL, 2006).



Figura 47: Gráfico ilustra a relação da qualidade do espaço urbano e o surgimento de atividades externas. (GEHL, 2006)

Entender a dinâmica dessas atividades é importante uma vez que resultam na vitalidade do espaço urbano, oferecendo oportunidades de interações sociais por meio de atividades de convivência que são atrativas para a cidade. É necessário compreender a W3 Sul de forma ampla, através dos três tipos de atividades propostos por Gehl (2006). Sendo ideal que em sua revitalização consiga-se atender às atividades necessárias, opcionais e sociais da população de forma concomitante, sendo assim, um local de amplos usos e de maior tempo de convivência. Como por exemplo, terem atividades necessárias de parte do cotidiano (pessoas precisarem

passar pela W3 para trocar de modal de transporte ou irem ao banco, correios, etc.), terem atividades opcionais focando em maior pluralidade de lojas fugindo do complexo de setorização brasiliense, e por fim passando por mais encontros sociais, provavelmente com mais incentivo a atividades de cultura e lazer.

Após a pergunta realizada anteriormente, outro questionamento foi feito, exclusivamente aos moradores das quadras 500 e 700 da Asa Sul, no que diz respeito à experiência de se morar próximo à Avenida W3 Sul, relacionado a questões como: segurança, vivências e entorno imediato. Devido ao fato das quadras 500 e 700 circundarem a Avenida W3 Sul por trás e pela frente, elas têm uma relação com a Avenida diferente do que nas quadras 300, pois estas são compostas por superquadras com diversos blocos residenciais e comércio local independente, adjacente à Avenida W3 Sul, enquanto as quadras 500 são compostas por *kitnets* e apartamentos pequenos em cima do comércio da Avenida W3 Sul, e as quadras 700 por residências unifamiliares, sendo que, para ambos, o comércio mais próximo é a própria W3 Sul.

Assim sendo, a pergunta realizada, exclusivamente aos moradores das quadras 500 e 700 da Asa Sul, teve como objetivo avaliar se os entrevistados consideram o valor que pagam pelo aluguel adequado às condições oferecidas pela Avenida W3 Sul (lazer, segurança, lojas). Dentre os entrevistados, 42,9% das pessoas consideram as condições oferecidas como inadequadas e 7,1% das pessoas consideram como muito inadequado. Em paralelo, 42,9% das pessoas consideram indiferentes as condições oferecidas pela Avenida e 7,1% das pessoas consideram como muito adequado. Observa-se que nenhum dos entrevistados respondeu “adequado” nas alternativas da pergunta acima e apenas 7,1% das pessoas avaliaram a pergunta de forma positiva e consideram o valor do aluguel “muito adequado”, enquanto 92,9% dos entrevistados avaliaram de forma negativa ou indiferente.

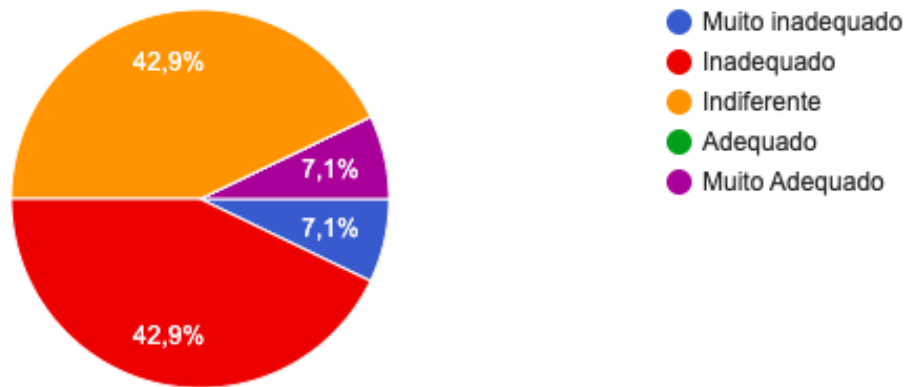


Figura 48: Gráfico ilustra a opinião dos moradores em relação ao valor do aluguel cobrado para moradia nas quadras 500 e 700, considerando-se as atuais condições oferecidas pela W3 sul. (AUTORA, 2023)

Outra pergunta realizada foi referente aos estabelecimentos comerciais da avenida W3 Sul e a frequência com que os entrevistados vão ao comércio local da W3 Sul. Como resultado, obteve-se que 45,4% dos entrevistados nunca ou raramente frequentam os estabelecimentos da Avenida. Adicionalmente, 39,7% das pessoas entrevistadas frequentam a avenida de vez em quando. Enquanto apenas, 14,9% das pessoas estão frequentemente e sempre na avenida. Observa-se que menos de 15% dos entrevistados frequentam, assiduamente, a avenida. Ao considerar a dimensão da mesma e sua localização em Brasília, pode-se concluir que torná-la ativa é o mais interessante no que diz respeito ao bem-estar da sociedade Brasiliense para com a cidade, uma vez que a avenida W3 Sul corresponde a 7,5km do perímetro do centro de Brasília e revitalizá-la e retomar sua vitalidade traria diversos benefícios para a população. “Reforça-se a potencialidade para a cidade torna-se viva, sempre que mais pessoas sintam-se convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços da cidade” (GEHL, 2015, p. 6).

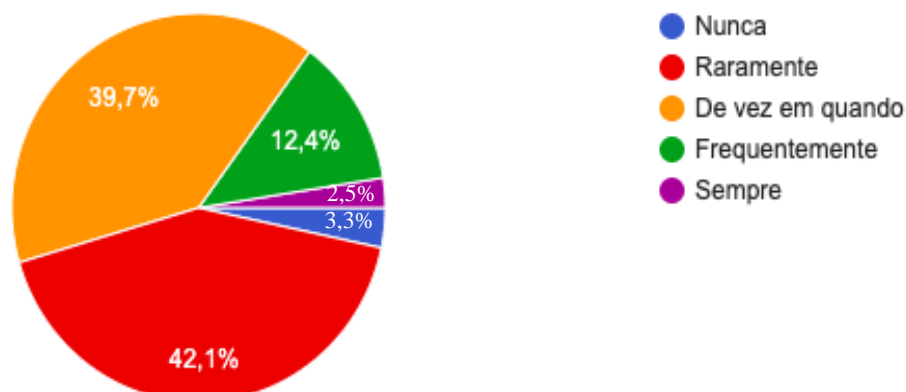


Figura 49: Gráfico ilustra a frequência com que usuários da Avenida W3 Sul frequentam os estabelecimentos comerciais. (AUTORA, 2023)



Outra pergunta realizada foi em relação ao nível de segurança que as pessoas sentem nos períodos da manhã, tarde e noite, ao transitar pela Avenida W3 Sul (Figuras 50, 51, 52). Neste contexto, é importante lembrar que, por se tratar da sensação de segurança de cada indivíduo, e pelo fato que esta questão, normalmente, ressoa de forma diferente quando se trata de homens e mulheres, iremos expor, quantitativamente, o que cada gênero respondeu para cada pergunta. Isto posto, é importante lembrar que 73,6% dos entrevistados são mulheres, enquanto apenas 26,4% são homens.

Levando em consideração essas questões, havia cinco possibilidades de respostas, sendo elas: muito seguro, seguro, pouco seguro, inseguro e muito inseguro. Durante o período da manhã, os entrevistados responderam quatro das cinco opções disponíveis. Dentre eles, oito dos entrevistados relataram que se sentem muito seguros ao transitar pela Avenida W3 Sul, sendo que seis deles são homens, enquanto apenas dois são mulheres. A opção de resposta mais escolhida na categoria da manhã, foi seguro, respondida por 69 dos entrevistados, sendo que 21 eram homens e 48 mulheres. A opção pouco seguro foi respondida por 34 dos entrevistados, dentre eles quatro homens e 30 mulheres. Por fim, 10 das pessoas entrevistadas responderam que se sentem inseguras, sendo 9 deles mulheres e apenas um homem. Note-se que nenhum entrevistado relatou que se sente muito inseguro ao transitar pela Avenida pela manhã, porém apesar da maioria dos entrevistados (63,63%) relatarem que se sentem muito seguros e seguros, 36,37% dos entrevistados relataram sentir-se pouco seguro e inseguro, sendo em sua maioria (32,23%) mulheres.

A seguir, vamos considerar a mesma pergunta realizada anteriormente, no entanto agora analisando durante o período da tarde. Neste período, seis dos entrevistados relataram que se sentem muito seguros ao transitar pela Avenida W3 Sul, dentre eles, cinco são homens enquanto apenas um é mulher. Novamente, a opção mais escolhida pelos entrevistados foi seguro, respondida por 60 pessoas, dentre os quais 20 eram homens e 40 eram mulheres. A opção pouco seguro foi respondida por 41 das pessoas entrevistadas, dentre eles seis homens e 35 mulheres. Por fim, 14 das pessoas entrevistadas responderam que se sentem inseguras, sendo 13 delas mulheres e apenas um homem. Nota-se que nenhum entrevistado relatou que se sente muito inseguro ao transitar pela Avenida pela tarde. Observa-se, também, que, do período da manhã para a tarde, a sensação de segurança entre todos

os entrevistados diminuiu, enquanto a insegurança aumentou, principalmente entre as mulheres.

Por fim, vamos analisar com relação ao período da noite. Apenas um entrevistado do sexo masculino relatou que se sente muito seguro ao transitar pela Avenida W3 Sul neste período. Enquanto isso, três pessoas do sexo masculino evidenciaram que se sentem seguros durante a noite, nesta mesma situação. Constatou-se que, diferentemente do período da manhã e da tarde, nenhuma das mulheres optaram pelas duas opções acima, e mesmo para os homens os números diminuíram significativamente. A opção pouco seguro foi respondida por 14 dos entrevistados, dentre eles, oito homens e seis mulheres. Paralelo a isto, a opção - inseguro teve um aumento significativo para ambos os sexos, onde de 50 pessoas responderam esta alternativa, sendo 14 homens e 36 mulheres. Finalmente, diferentemente dos outros dois períodos, 53 pessoas relataram se sentirem muito inseguras ao transitar pela W3 durante o período da noite, onde seis dos entrevistados são homens e 47 são mulheres.

	F e m i n i n o			M a s c u l i n o			
Sentimento	Manhã	Tarde	Noite	Sentimento	Manhã	Tarde	Noite
Muito Inseguro	0	0	47	Muito Inseguro	0	0	6
Inseguro	9	13	36	Inseguro	1	1	14
Pouco Seguro	30	35	6	Pouco Seguro	4	6	8
Seguro	48	40	0	Seguro	21	20	3
Muito Seguro	2	1	0	Muito Seguro	6	5	1

Figura 50: Gráfico ilustra sensação de segurança que os entrevistados sentem (separados por gênero) nos períodos da manhã, tarde e noite na Avenida W3 Sul. (AUTORA, 2023)

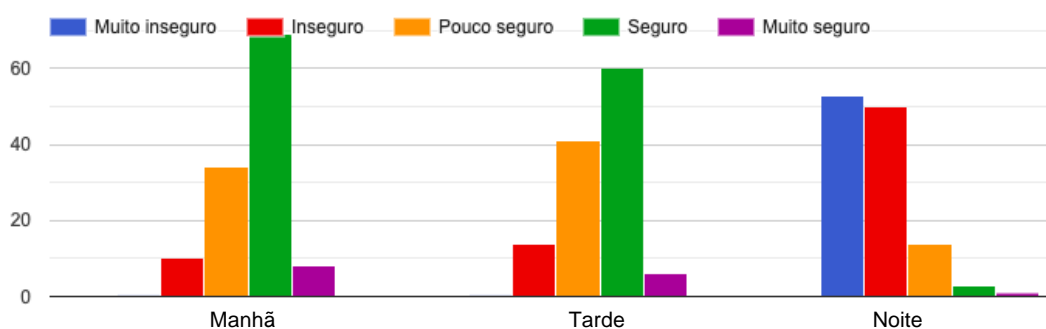


Figura 51: Gráfico ilustra sensação de segurança que os entrevistados sentem nos períodos da manhã, tarde e noite na Avenida W3 Sul. (AUTORA, 2023)

Em síntese, a partir dos resultados obtidos no questionário acima, pode-se perceber que o nível de segurança foi diminuindo conforme o período do dia, tanto para os entrevistados do sexo masculino quanto do sexo feminino. No entanto, apesar da diferença entre o número de entrevistados de um gênero para o outro, para as pessoas do sexo feminino essa diferença é, visivelmente, maior. Levando em consideração os resultados obtidos na entrevista, vale ressaltar que atualmente a avenida W3 Sul, em especial a fachada virada para a via W3 não é muito movimentada e permanece com muitas lojas fechadas mesmo durante o período do dia, durante o período da noite é ainda pior, sem movimento de pessoas e quase todos os estabelecimentos fechados. No quadro, abaixo (Figura 52), ilustra-se de forma individual o percentual que cada gênero se comporta no período especificado.

Percentual - Só Sobre o Total Feminino e				Masculino			
F e m i n i n o				M a s c u l i n o			
Sentimento	Manhã	Tarde	Noite	Sentimento	Manhã	Tarde	Noite
Muito Inseguro	0,00%	0,00%	52,81%	Muito Inseguro	0,00%	0,00%	18,75%
Inseguro	10,11%	14,61%	40,45%	Inseguro	3,13%	3,13%	43,75%
Pouco Seguro	33,71%	39,33%	6,74%	Pouco Seguro	12,50%	18,75%	25,00%
Seguro	53,93%	44,94%	0,00%	Seguro	65,63%	62,50%	9,38%
Muito Seguro	2,25%	1,12%	0,00%	Muito Seguro	18,75%	15,63%	3,13%

Figura 52: Quadro do percentual total feminino e masculino. (AUTORA, 2023)

Esta análise sobre a segurança da avenida é importante para a pesquisa uma vez que “manter a segurança urbana é uma função fundamental das ruas das cidades e suas calçadas” (JACOBS, 2014, p.30) e o “principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos” (JACOBS, 2014, p.30). Assim sendo, Jacobs (2014) lista três critérios para que haja desconhecidos na rua de forma que eles exerçam segurança devido a sua presença: (i) a nítida separação entre o espaço público e o espaço privado, (ii) a necessidade de existir “olhos nas ruas” e por fim a (iii) necessidade dos usuários transitarem continuamente nas calçadas.

Além da análise realizada com os dados obtidos na amostra, este relato tem o intuito de transpassar as experiências pessoais vividas durante o estudo de campo. Assim sendo, as descrições a seguir, baseiam-se nos mesmos. A primeira visita em campo foi realizada pela autora desta dissertação no dia 19 de dezembro de 2022, segunda-feira, às 14 horas, na 508 Sul. Como se pode observar a partir das imagens

abaixo (Figura 53), a rua estava deserta, com fluxo de automóveis abaixo do normal para um dia de semana no período da tarde, menos de meia dúzia de pessoas na rua, diversas lojas fechadas e o cenário desértico propiciando possíveis situações desagradáveis. Desta forma, a visita durou em torno de 12 minutos, tempo suficiente para estacionar o carro no canteiro central, atravessar a rua sem se preocupar com o sinal pela falta de carros na pista e por fim, observar, analisar e tirar fotos da Avenida W3 Sul.



Figura 53: Avenida W3 Sul, quadra 508 Sul. (AUTORA, 2022)

Durante a breve análise realizada pela autora pôde-se constatar que grande parte das lojas daquele bloco específico estavam fechadas. Outro foco de análise foram os becos de conexão entre a W3 e a W2 Sul, onde se pretendia analisá-los antes e depois da revitalização que ocorreu durante o ano de 2020 a 2022. Assim sendo, apesar da manutenção na infraestrutura quando se trata da iluminação, calçadas e mobiliários urbanos instalados, o espaço encontra-se vandalizado com pichações, como pode ser observado nas imagens abaixo (Figura 54). Além disso, o espaço físico onde se costuma funcionar como banca de jornal estava aparentemente fechado, contudo, ao prosseguir com a caminhada pôde-se perceber que na lateral da banca funcionava uma alfaiataria com as portas e grades fechadas, evitando que alguém chegasse sem ser anunciado, ao continuar a caminhada depara-se com uma pseudo praça, na qual as únicas pessoas presentes estavam à espera de alguma mercadoria em uma loja na lateral do bloco, a qual, da mesma forma que a alfaiataria, não estava muito exposta.



Figura 54: Beco conexão W2 e W3 508 Sul. (AUTORA, 2022)

Após esta breve análise e fotografar o local a autora sentiu necessidade de continuar a visita em um outro momento acompanhada de alguém, uma vez que teve uma sensação de alerta e insegurança ao deparar-se com as lojas fechadas, a praça vazia e a falta de pessoas na rua. Por oportuno, será traçado um paralelo referente à uma situação que a autora desta dissertação viveu na cidade do Rio de Janeiro durante o período de sua produção. O contexto da história é referente a um dia em que a autora saiu sozinha de sua residência em Copacabana em dia de semana às 5:40 da manhã, ainda parcialmente escuro, em direção à praia com o intuito de ver o nascer do sol e sua primeira sensação foi de sentir-se mais segura nesta situação do que no dia que estava fazendo a visita na Avenida W3 Sul às 14 horas. Isto porque, ainda que o céu não estivesse totalmente claro, a rua naquele horário estava mais movimentada do que a rua durante a primeira visita de campo na Avenida W3 Sul. Além de ter mais lojas abertas como restaurantes, dentre os quais: o restaurante Stalos (famoso pós-balada), restaurante Big Néctar e o McDonald's. Outro fator preponderante é que havia mais pessoas na rua tais como: como taxistas, pessoas a caminho do trabalho e moradores indo realizar seus exercícios diários.

Através deste relato pode-se corroborar os preceitos de Jacobs (2014) ditos anteriormente sobre a necessidade de “olhos nas ruas” e de usuários transitando ininterruptamente, sendo que o segundo preceito está diretamente ligado ao primeiro, uma vez que uma quantidade significativa de pessoas transitando na rua acaba aumentando os números de olhos atentos. Além disso Jacobs (2014) também

fala sobre o requisito básico da vigilância, que ajuda a compreender a importância dos estabelecimentos abertos no período noturno como reforço da segurança:

É um número substancial de estabelecimentos e outros locais públicos dispostos ao longo das calçadas dos distritos; deve haver entre eles sobretudo estabelecimentos e espaços públicos que sejam utilizados de noite. Lojas, bares e restaurantes, os exemplos principais, atuam de forma bem variada e complexa para aumentar a segurança nas calçadas. (JACOBS, 2014, p. 37)

No Capítulo 4.3 <sup>15</sup> foi dito sobre a revitalização que ocorreu no período de 2020-22, referente à manutenção de calçadas, iluminação, mobiliário urbano etc. A pergunta seguinte é referente a quão efetiva foi esta revitalização, na perspectiva dos entrevistados (Figura 55). Dentre as respostas, 42,1% dos entrevistados responderam que consideram a revitalização realizada como pouco efetiva e 9,1% como inefetiva. Nota-se que mais da metade dos entrevistados responderam nestas duas categorias. Adicionalmente, 19,8% dos entrevistados consideram indiferente a revitalização realizada na Avenida. Por fim, 26,4% das pessoas entrevistadas consideram que a revitalização realizada foi efetiva e 2,5% que foi muito efetiva. Percebe-se que para a maioria (71%) das pessoas a revitalização na Avenida W3 Sul não foi bem-sucedida ou indiferente. Na visão da autora isto ocorre pelo fato de não ter sido realizado um projeto de revitalização de fato, mas sim a manutenção da infraestrutura da avenida, situação que acaba mascarando o problema, contudo não o soluciona.

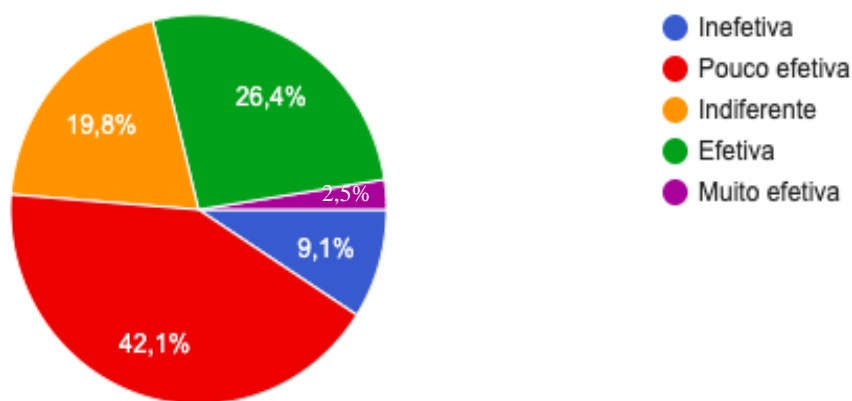


Figura 55: Gráfico ilustra o quão efetiva foi a revitalização na Avenida W3 Sul em 2020-2022 de acordo com os entrevistados. (AUTORA, 2023)

Em complemento à pergunta anterior, foi consultado aos entrevistados como eles caracterizam a revitalização realizada na Avenida W3 Sul, que tange aos seus

<sup>15</sup> Propostas de Revitalização na Avenida W3 Sul

interesses em frequentar/permanecer na Avenida (Figura 56). O resultado obtido foi que 14,9% dos entrevistados responderam que a revitalização foi inefetiva e 35,5% que foi pouco efetiva no sentido de despertar seus interesses em frequentar/permanecer na W3 Sul. Paralelo a isto, para 24% das pessoas entrevistadas foi indiferente, enquanto 23,1% dos entrevistados responderam que foi efetiva e 2,5% que foi muito efetiva. Percebe-se que para a maioria (74,4%) dos entrevistados, a revitalização realizada na Avenida W3 Sul foi indiferente ou mal sucedida, quando se trata de atrair as pessoas a frequentarem ou permanecerem em seu espaço urbano. Como foi dito anteriormente, a revitalização deu-se apenas pela manutenção da infraestrutura, não teve um projeto aprofundado que visasse diagnosticar e resolver as deficiências da avenida de forma que atraísse as pessoas a frequentar e permanecer em seu espaço urbano.

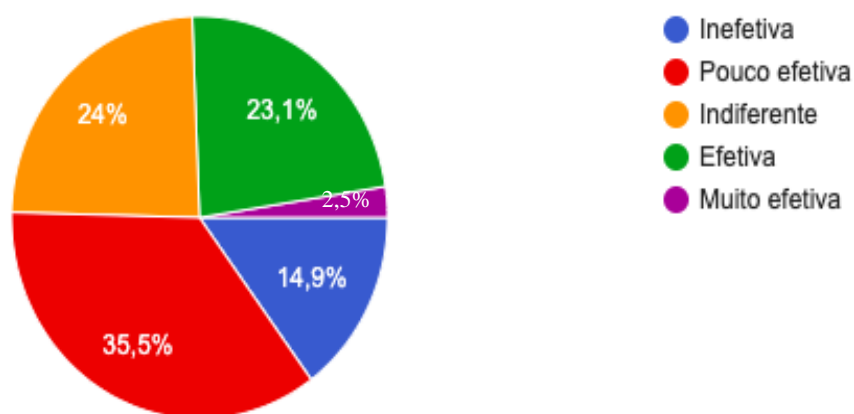


Figura 56: Gráfico ilustra motivação dos usuários da W3 Sul em frequentar / permanecer na Avenida, caso haja revitalização da mesma. (AUTORA, 2023)

Apesar de grande parte dos entrevistados relatarem que a revitalização na W3 Sul não atraiu os mesmos a frequentá-la com mais assiduidade, ao perguntar se frequentariam mais a Avenida caso houvesse uma revitalização com mais atrativos (Figura 57), grande parte dos entrevistados se mostraram abertos a esta possibilidade. Ou seja, 94,2% das pessoas responderam que provavelmente, 38,8% muito provavelmente, 34,7% certamente e 20,7% passariam a frequentar a Avenida caso houvesse uma revitalização com mais atrativos, enquanto 5,8% dos entrevistados responderam que seria pouco provável. É importante relatar que nenhum dos entrevistados responderam dificilmente para a pergunta em questão.

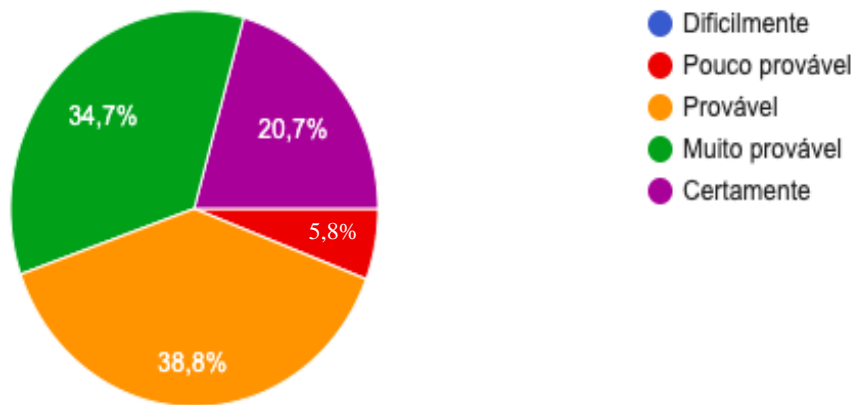


Figura 57: Gráfico ilustra interesse dos entrevistados em frequentar a Avenida W3 Sul caso houvesse uma revitalização com mais atrativos. (AUTORA, 2023)

Foi perguntado aos entrevistados como eles classificam a Avenida, considerando-se as atuais condições dos becos (corredores de conexão entre a W3 e a W2 Sul) (Figura 58), sendo que 17,4% das pessoas responderam indiferente, 48,8% pouco agradável e 26,4% desagradável. Enquanto apenas 5% dos entrevistados classificaram os becos como agradável, 2,5% muito agradável. Percebe-se que ao total 92,6% dos entrevistados responderam de forma negativa ou indiferente em relação aos becos da W3, enquanto apenas 7,5% dos entrevistados responderam de forma positiva.

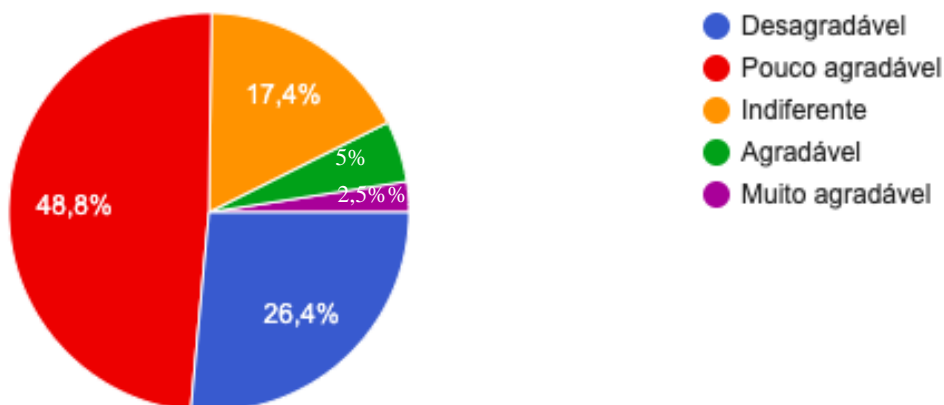


Figura 58: Gráfico ilustra como os entrevistados classificam que os becos da W3 Sul tornam a avenida nas atuais condições. (AUTORA, 2023)

Como visto anteriormente no subcapítulo 2.2<sup>16</sup> os becos tem papel fundamental na avenida W3 Sul, ao todo são 30 becos ao longo de toda W3 Sul, onde cada quadra possui dois becos que conectam diretamente a via W2 com a via W3 Sul, permitindo uma maior fluidez e permeabilidade dos pedestres entre as

<sup>16</sup> Caracterização Urbana da Avenida W3 Sul



quadras. Contudo a característica que deveria ser positiva na avenida acaba tornando-se negativa, uma vez que, os becos, em sua grande maioria encontram-se abandonados e em estado de desuso. Dessa forma, ao invés de facilitarem a vida dos pedestres através da fácil permeabilidade entre as quadras e tornarem-se potenciais pontos de encontros e/ou permanência social, os becos transfiguram-se, em sua maioria, em regiões a serem evitados de transitar, em especial no período da noite por serem perigosos.

Ainda acerca dos becos de conexão entre a W3 e a W2 Sul, a pergunta seguinte trata do nível de segurança que as pessoas sentem ao transitar pelos becos nos períodos da manhã, tarde e noite (Figuras 59, 60 e 61). Assim sendo, a seguir vamos analisar as respostas dos entrevistados em cada período. Vale lembrar os dados já vistos anteriormente, onde 73,6% dos entrevistados são mulheres, enquanto apenas 26,4% são homens.

Dessa forma, apenas um entrevistado do sexo masculino respondeu que se sente muito seguro ao transitar pelos becos durante o período da manhã. Paralelo a isto, 31 pessoas relataram que se sentem seguros em relação a mesma pergunta, sendo que desses entrevistados 17 são homens e 14 são mulheres. A opção de resposta mais escolhida na categoria da manhã foi pouco seguro, tendo sido respondida por 44 dos entrevistados, sendo que sete deles eram homens e 37 eram mulheres. A opção inseguro foi respondida por 34 dos entrevistados, dentre eles seis homens e 28 mulheres. Por fim, 11 dos entrevistados responderam que se sentem muito inseguros ao transitar pelo beco no período da manhã, sendo dez deles mulheres e apenas um homem.

Assim como no período da manhã, apenas um dos entrevistados do sexo masculino respondeu que se sente muito seguro ao transitar pelos becos durante o período da tarde. Enquanto isso, 26 pessoas responderam que se sentem seguros em relação a mesma pergunta, sendo 16 homens e dez mulheres. A opção pouco seguro continua sendo a mais escolhida pelos entrevistados, com um total de 44 respostas, sendo oito homens e 36 mulheres. A opção inseguro foi respondida por 34 dos entrevistados, dentre eles cinco homens e 29 mulheres. Por fim, 16 pessoas responderam que consideram muito inseguro transitar pelo beco no período da tarde, dentre elas dois homens e 14 mulheres.

Ressalte-se que, quando se trata do período da noite, as respostas foram bem distintas das anteriores. Apenas um entrevistado do sexo masculino respondeu que

se sente muito seguro e seguro ao transitar pelo beco no período da noite. Paralelo a isto, seis dos entrevistados relataram que se sentem pouco seguro acerca da mesma questão, sendo quatro homens e duas mulheres. A opção inseguro foi respondida por 30 dos entrevistados, dentre eles 15 homens e 15 mulheres. Por fim, a opção de resposta mais escolhida na categoria da noite, foi muito inseguro, respondida por 83 pessoas, onde 11 são homens e 72 são mulheres. Nota-se que nenhuma das mulheres responderam que se sentem muito seguras ou seguras ao transitar pelos becos durante a noite.

F e m i n i n o				M a s c u l i n o			
Sentimento	Manhã	Tarde	Noite	Sentimento	Manhã	Tarde	Noite
Muito Inseguro	10	14	72	Muito Inseguro	1	2	11
Inseguro	28	29	15	Inseguro	6	5	15
Pouco Seguro	37	36	2	Pouco Seguro	7	8	4
Seguro	14	10	0	Seguro	17	16	1
Muito Seguro	0	0	0	Muito Seguro	1	1	1

Figura 60: Gráfico ilustra sensação de segurança que os entrevistados sentem (separados por gênero) nos períodos da manhã, tarde e noite nos becos de conexão entre a W3 e W2 Sul. (AUTORA, 2023)

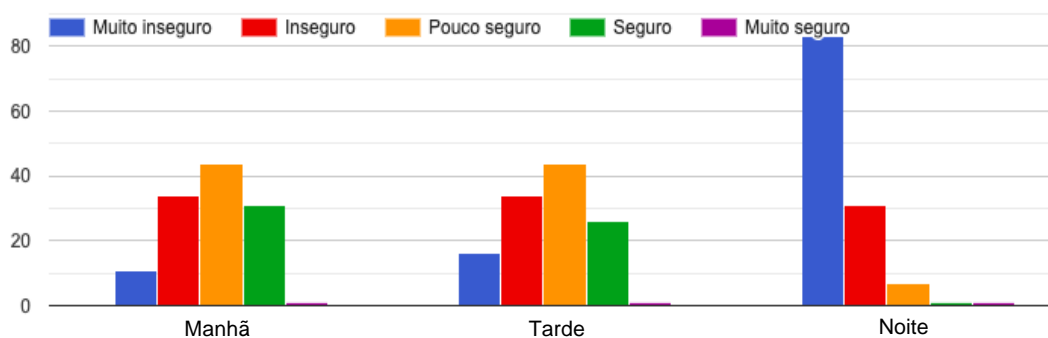


Figura 59: Gráfico ilustra sensação de segurança que os entrevistados sentem (separados por gênero) nos períodos da manhã, tarde e noite nos becos de conexão entre a W3 e W2 Sul. (AUTORA, 2023)

Percentual - Só Sobre o Total Feminino				Percentual - Só Sobre o Total Masculino			
F e m i n i n o				M a s c u l i n o			
Sentimento	Manhã	Tarde	Noite	Sentimento	Manhã	Tarde	Noite
Muito Inseguro	11,24%	15,73%	80,90%	Muito Inseguro	3,13%	6,25%	34,38%
Inseguro	31,46%	32,58%	16,85%	Inseguro	18,75%	15,63%	46,88%
Pouco Seguro	41,57%	40,45%	2,25%	Pouco Seguro	21,88%	25,00%	12,50%
Seguro	15,73%	11,24%	0,00%	Seguro	53,13%	50,00%	3,13%
Muito Seguro	0,00%	0,00%	0,00%	Muito Seguro	3,13%	3,13%	3,13%

Figura 61: Quadro do percentual total feminino e masculino. (AUTORA, 2023)

Além disso, percebe-se também que a sensação de insegurança entre os entrevistados aumentou quando são comparados os resultados obtidos referente a Avenida W3 Sul e aos becos de conexão. Isso porque, diferentemente de como funciona onde está localizado o INFINU, a maioria dos becos funcionam apenas como meio de passagem dos pedestres da W3 para a W2 Sul. Além da questão da funcionalidade que o espaço exerce, tem, também, a questão do espaço propriamente dito, uma vez que os becos, por serem um “corredor de passagem” estreito, pouco movimentado e muitas vezes mal iluminado acabam propiciando cenas de assaltos. Contudo, não se pode atribuir a problemática dos becos apenas a essas questões uma vez que a falta de atrativos (lojas, restaurantes, etc.) contribui para a realidade atual da maioria dos becos. As citações de Jacobs (2014) e Gehl (2015) reforçam essa questão:

Como esses bairros são perigosos, e as ruas caracteristicamente tão escuras, costumam-se acreditar que o problema se deva a falta de iluminação. A boa iluminação é importante, mas não se pode atribuir apenas à escuridão a enfermidade grave e funcional das áreas apagadas, a grande praga da monotonia. (JACOBS, 2014, p. 43)

É evidente que lojas, restaurantes, monumentos e funções públicas devem estar localizados onde as pessoas deverão passar. Desse modo, as distâncias feitas a pé parecem mais curtas e o trajeto, algo mais do que uma simples experiência. Tem-se a oportunidade de combinar o útil ao agradável. (GEHL, 2015, p. 67)

Outra pergunta feita aos entrevistados foi em relação a quanto eles consideram importante a realização de uma revitalização dos becos da Avenida W3 Sul com mais atrativos (lojas, restaurantes, bares, etc.) (Figura 59). Dentre as respostas, 35,5% dos entrevistados consideram a realização da revitalização como importante e 56,2% muito importante. Adicionalmente, para o mesmo questionamento 4,1% dos entrevistados consideram indiferente e 4,1% pouco importante a realização da revitalização dos becos. Observe-se que nenhum dos entrevistados considerou a alternativa “insignificante”, além do fato que a necessidade de ressignificar os becos com novos atrativos foi quase unanimidade entre as pessoas entrevistadas.

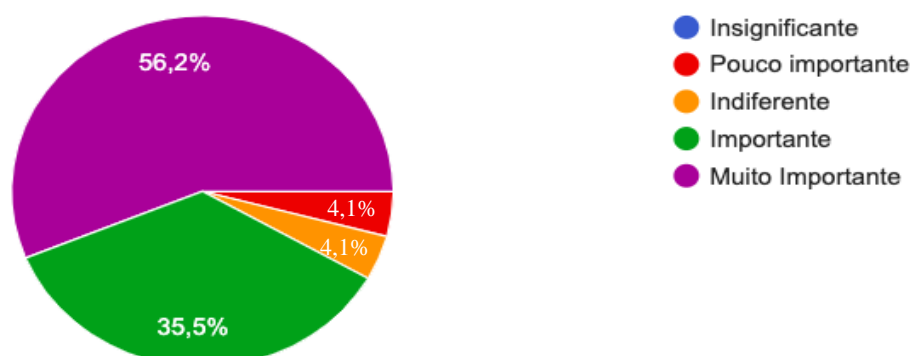


Figura 62: O gráfico ilustra a importância de uma revitalização dos becos da W3 Sul com mais atrativos de acordo com os entrevistados. (AUTORA, 2023)

A pergunta a seguir é referente ao quão seguro os entrevistados se sentem ao transitar pelo setor residencial das quadras 700 nos períodos da manhã, tarde e noite (Figuras 63, 64 e 65). Durante o período da manhã apenas uma entrevistada do sexo feminino respondeu que se sente muito segura com relação a pergunta em questão. 44 pessoas entrevistadas relataram que se sentem seguros ao transitar pelo setor residencial das quadras 700, sendo que 21 deles são homens e 23 são mulheres. A opção pouco segura foi a mais escolhida entre os entrevistados na categoria da manhã, principalmente pelas mulheres, onde dos 51 entrevistados, nove são homens e 42 são mulheres. A opção insegura foi respondida por 15 das pessoas entrevistadas, dentre elas dois homens e 13 mulheres. Por fim 10 entrevistadas do sexo feminino relataram que se sentem muito inseguras.

A seguir, vamos considerar a mesma pergunta realizada anteriormente, agora para o período da tarde. Neste período, nenhum dos entrevistados relataram que se sentem muito seguros ao transitar pelo setor residencial das quadras 700. A opção segura foi respondida por 34 das pessoas entrevistadas, onde 17 eram homens e 17 eram mulheres. A opção mais escolhida pelos entrevistados foi pouco seguro, respondida por 57 pessoas, onde 13 eram homens e 44 eram mulheres. 17 entrevistados relataram que se sentem inseguros com relação a pergunta em questão, dentre eles dois são homens e 15 são mulheres. Por fim, 13 pessoas entrevistadas do sexo feminino relataram que se sentem muito inseguras ao transitar pelo setor residencial das quadras 700.

Por fim, vamos analisar com relação ao período da noite. Nenhum entrevistado relatou se sentir muito seguro ao transitar pela Avenida W3 Sul neste período. Enquanto isso três pessoas entrevistadas, duas do sexo masculino e uma do sexo feminino evidenciaram se sentem seguros durante a noite, nesta situação. Constata-se que, diferentemente do período da manhã e da tarde, nenhuma das mulheres optaram pelas duas opções acima, e mesmo para os homens os números diminuíram significativamente. A opção pouco seguro foi respondida por 19 dos entrevistados, dentre eles dez homens e nove mulheres. Paralelo a isto, a opção - inseguro teve um aumento significativo para ambos os sexos, onde de 40 pessoas responderam esta alternativa, sendo 13 homens e 27 mulheres. Finalmente, diferentemente dos outros dois períodos, 59 pessoas relataram que se sentem muito inseguras ao transitar pelo setor residencial das quadras 700 no período da noite, onde sete entrevistados são homens e 52 são mulheres.

F e m i n i n o				M a s c u l i n o			
Sentimento	Manhã	Tarde	Noite	Sentimento	Manhã	Tarde	Noite
Muito Inseguro	10	13	52	Muito Inseguro	0	0	7
Inseguro	13	15	27	Inseguro	2	2	13
Pouco Seguro	42	44	9	Pouco Seguro	9	13	10
Seguro	23	17	1	Seguro	21	17	2
Muito Seguro	1	0	0	Muito Seguro	0	0	0

Figura 64: Gráfico ilustra sensação de segurança que os entrevistados sentem (separados por gênero) nos períodos da manhã, tarde e noite nas quadras 700. (AUTORA, 2023)

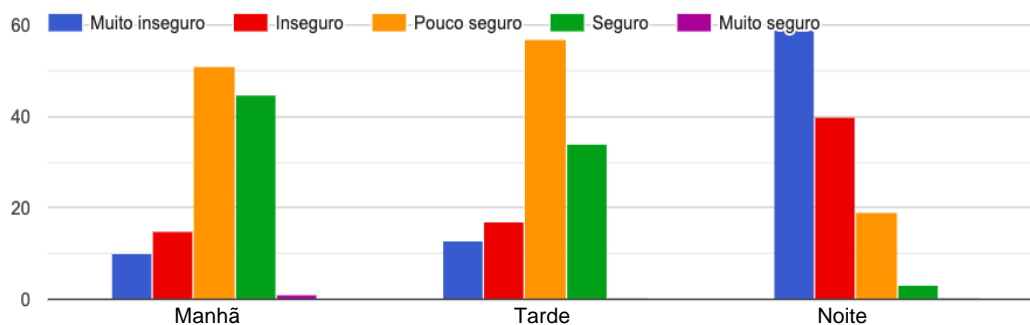


Figura 63: Gráfico ilustra sensação de segurança que os entrevistados sentem (separados por gênero) nos períodos da manhã, tarde e noite nas quadras 700. (AUTORA, 2023)

Percentual - Só Sobre o Total Feminino				Percentual - Só Sobre o Total Masculino			
F e m i n i n o				M a s c u l i n o			
Sentimento	Manhã	Tarde	Noite	Sentimento	Manhã	Tarde	Noite
Muito Inseguro	11,24%	14,61%	58,43%	Muito Inseguro	0,00%	0,00%	21,88%
Inseguro	14,61%	16,85%	30,34%	Inseguro	6,25%	6,25%	40,63%
Pouco Seguro	47,19%	49,44%	10,11%	Pouco Seguro	28,13%	40,63%	31,25%
Seguro	25,84%	19,10%	1,12%	Seguro	65,63%	53,13%	6,25%
Muito Seguro	1,12%	0,00%	0,00%	Muito Seguro	0,00%	0,00%	0,00%

Figura 65: Quadro do percentual total feminino e masculino. (AUTORA, 2023)

A última pergunta tem como objetivo avaliar se os entrevistados frequentariam mais as praças das entrequadras 700, caso houvesse uma revitalização com mais atrativos. Assim sendo, 13,2% dos entrevistados responderam que certamente, 11,6% muito provável e 34,7% provável, enquanto isso, 30,6% responderam que consideram pouco provável e 9,9% pouco provável.

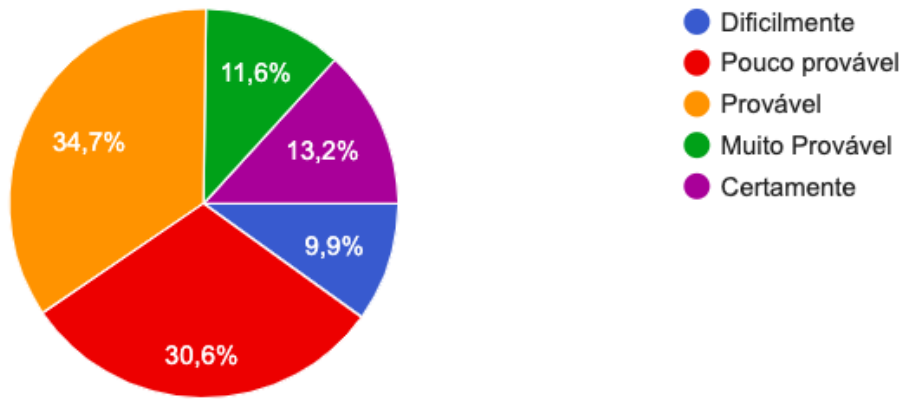


Figura 66: O gráfico questiona se os entrevistados frequentariam mais as praças das entrequadras 700, caso houvesse uma revitalização com mais atrativos. (AUTORA, 2023)

Como já foi pontuado anteriormente, o setor residencial das quadras 700 é composto por unidades residenciais unifamiliares, bem como por praças localizadas entre as quadras 700. No entanto, além da função de moradia, a região se tornou, essencialmente, um meio de passagem dos pedestres, assim como a maioria dos becos de conexão. Por ser uma região residencial, as casas se isolam em si mesmas e as praças não têm muitos atrativos, tornando-as sem movimento e com baixa permanência de pessoas na rua. Jacobs (2014) descreve sobre “A maldição das zonas de fronteira desertas” em “Morte e vida de grandes cidades” que acaba reforçando o que foi dito acima: “usos únicos de grandes proporções nas cidades têm entre si uma característica comum. Eles formam fronteiras, e zonas de fronteira, nas cidades, geralmente criam bairros decadentes” (JACOBS, 2014, p. 285).

Ao final da entrevista foi perguntado aos entrevistados se eles tinham alguma experiência positiva ou negativa que gostariam de compartilhar em relação a Avenida W3 Sul. Dentre as respostas, alguns temas foram recorrentes entre os entrevistados, demonstrando sua relevância, conforme será compartilhado a seguir. Ressalte-se que parte dos relatos foram nostálgicos, lembrando os tempos áureos da Avenida e lamentando a situação atual em que ela se encontra, a seguir alguns desses relatos:

Cheguei em Brasília há 29 anos atrás e a W3 Sul era muito movimentada, ótimo comércio com lojas que me interessavam, eu me deslocava do Lago Sul até lá para comprar material escolar, compras pessoais, fazer cursos de pintura enfim, valia muito a pena. (ENTREVISTADO 01, 2023)

Acho que não se deveria ter deixado a W3 chegar em decadência. Quando cheguei em Brasília em 1970 morei nessa Avenida. O comércio era um atrativo, nós

andávamos de ponta a ponta comprando e fazendo caminhada, como fazia bem a saúde, foi triste o que virou a W3. (ENTREVISTADO 02, 2023)

Outra temática enfaticamente abordada, também, foi em relação aos assaltos na região, em especial nas quadras 700. Uma das entrevistadas ainda reforçou que se sente mais segura transitando ao longo da W2 do que pela W3, falou, inclusive, que dá preferência a estabelecimentos que tem a entrada pela W2. Este relato é interessante pois, durante a pesquisa de campo, a autora teve o mesmo sentimento, inclusive a W2 na maioria das quadras é visivelmente mais movimentada que a W3.

Além disso, algumas das pessoas entrevistadas relembrou o período em que a Avenida W3 Sul fechava aos fins de semana para o lazer e relataram sentirem falta dessa iniciativa. Outro assunto que teve destaque, entre os entrevistados, foi sobre o beco onde está localizado o INFINU, dentre os quais, destacamos alguns a seguir:

Uma quadra que comecei a frequentar mais na w3 sul é a 506, que teve o beco reformado e agora conta com vários estabelecimentos e lojinhas. Já fui até em alguns shows lá e não me sinto insegura em frequentar, mesmo no período da noite. (ENTREVISTADO 03, 2023)

Visitei um beco que foi revitalizado acho que na 506 Sul e achei muito agradável transitar por ali. Senti-me atraída a parar, fazer um lanche e olhar as lojas no entorno. Penso que tornaria a W3 Sul mais atraente, se algo parecido fosse feito em todos os becos. (ENTREVISTADO 04, 2023)

A partir desses relatos percebe-se que espaços urbanos de qualidade atraem as pessoas e as incentivam a permanecerem no local, Gehl (2015) em “Cidades para pessoas” reforça essa ideia quando diz que:

A conclusão de que se oferecido um melhor espaço urbano o uso irá aumentar é aparentemente válida para os espaços públicos de grandes cidades, os espaços urbanos isolados até para um único banco de praça ou cadeira. [...] O planejamento físico pode influenciar imensamente o padrão de uso em regiões e áreas urbanas específicas. O fato de as pessoas serem atraídas para caminhar e permanecer no espaço da cidade é muito mais uma questão de se trabalhar cuidadosamente com a dimensão humana e lançar um convite tentador. (GEHL, 2015, p. 17)

Paralelamente às entrevistas realizadas com lojistas, foi feito um mapeamento do total de lojas, identificando o quantitativo de lojas abertas e fechadas de nove quadras da Avenida W3 Sul (503, 506, 508, 509, 510, 512, 513, 515 e 516). A partir daí, foi feita uma média para projetar o total de lojas abertas e fechadas ao longo de toda a Avenida. A projeção feita mostrou um total de 620 lojas, sendo 450 abertas e 170 fechadas. O nível de confiança da pesquisa de 90% e o tamanho da amostra

obtido foi de 62 lojistas, dessa maneira teremos uma margem de erro de 10%.

Na entrevista com os lojistas, 63,6% deles se identificaram pelo sexo feminino e 36,4% pelo sexo masculino. Assim como foi feito nas entrevistas com a categoria de frequentadores da Avenida, buscou-se formular perguntas que permitissem compreender, de alguma forma, a relação e a impressão atual dos lojistas para com a Avenida W3 Sul. Neste sentido, a primeira pergunta foi relacionada ao meio de transporte que as pessoas utilizavam para se locomover até a Avenida W3, onde 45,5% dos entrevistados utilizam automóvel particular (carro por aplicativo, carro particular e moto), enquanto 54,5% utilizam transporte público (metrô e ônibus).

Outra pergunta realizada foi referente ao valor que os lojistas pagam pelo aluguel das lojas (em reais). O resultado obtido foi que 8,3% dos lojistas pagam até 3.000 reais, 33,3% pagam de 3.001 até 6.000 reais, 16,7% pagam de 6.001 até 9.000 reais, 8,3% pagam de 9.001 até 12.000 e por fim 33,3% pagam acima de 12.000 reais.

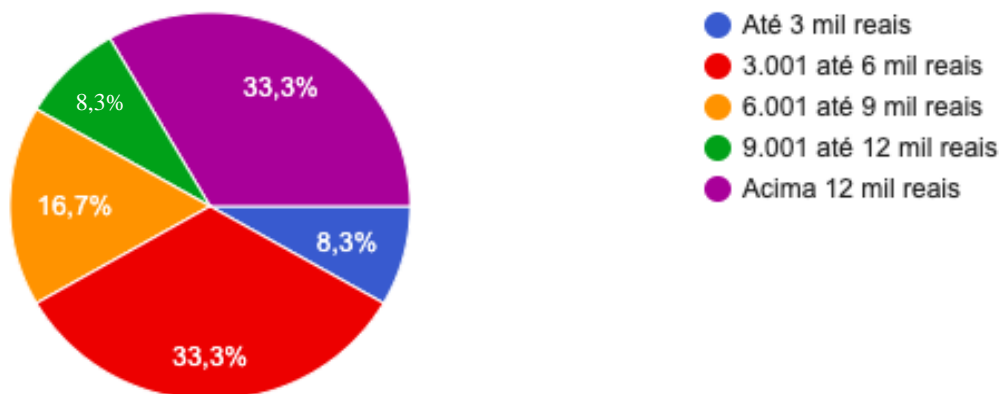


Figura 67: Gráfico ilustra o valor do aluguel que os lojistas pagam. (AUTORA, 2023)

Perguntou-se, também, como os lojistas caracterizam o valor pago pelo aluguel em relação às condições oferecidas pela Avenida W3 Sul. Dentre as respostas obtidas, 8,3% dos lojistas consideram as condições como muito inadequado, 25% inadequado, 58,3% adequado e 8,3% muito adequado.



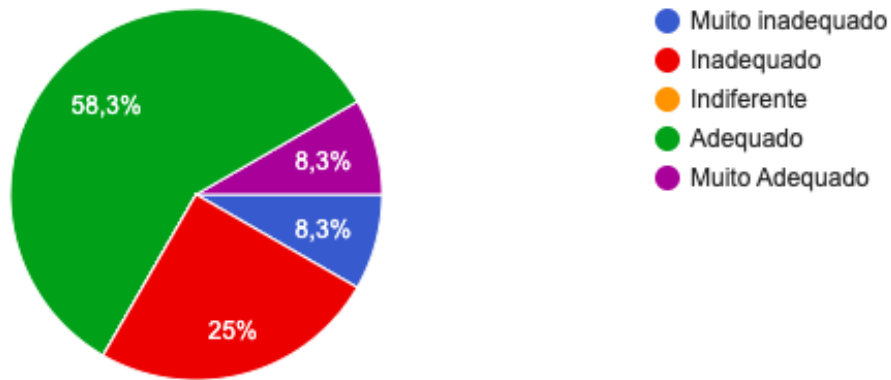


Figura 68: Gráfico ilustra como os lojistas caracterizam o valor dos aluguéis em relação as condições oferecidas pela Avenida W3 Sul. (AUTORA, 2023)

Após a pergunta anterior foi questionado aos entrevistados qual é a intensidade do fluxo de pessoas nas lojas nos dias de semana e aos fins de semana nos períodos da manhã, tarde e noite. Dessa forma, segue abaixo o gráfico com os resultados obtidos:

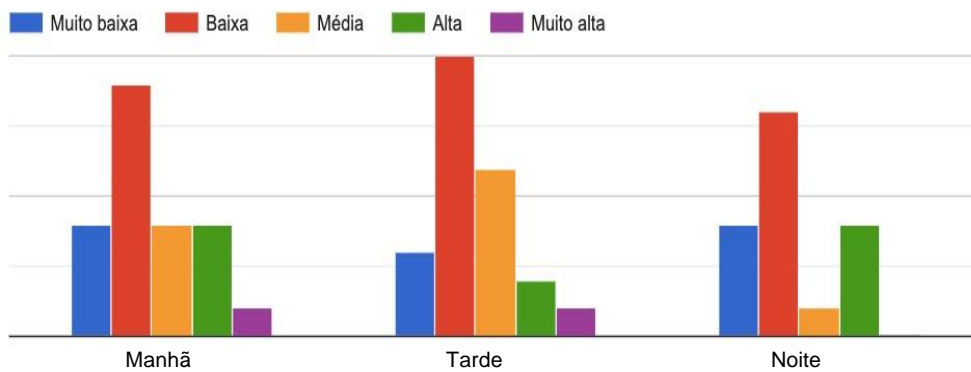


Figura 69: Resultado obtido durante a semana. (AUTORA, 2023)

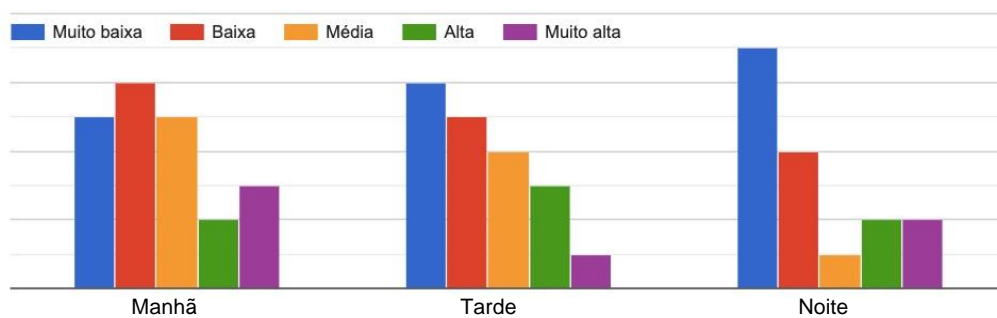


Figura 70: Resultado obtido durante aos fins de semana. (AUTORA, 2023)

Assim sendo, percebe-se a partir do gráfico acima que durante a semana o fluxo de pessoas ao longo do dia é predominantemente baixo, além disso, é importante perceber que o gráfico do fluxo baixo está disparado a frente dos demais, de forma que, pode-se concluir que esta é a realidade para a maioria das lojas entrevistadas. O fluxo muito baixo também está fortemente presente no gráfico no período da manhã e noite, enquanto isso o fluxo médio destaca-se no período da manhã e tarde, o qual, no período da tarde alcança a segunda posição abaixo apenas do fluxo baixo. O fluxo alto se equipara com outros na segunda colocação no período da manhã e noite. Ademais, outra consideração a se fazer é em relação ao fluxo muito alto que se encontra abaixo dos demais em todos os gráficos com exceção do período da noite em que ele sequer aparece.

Ao final da entrevista foi perguntado aos entrevistados se eles tinham alguma experiência positiva ou negativa relacionado com a Avenida W3 Sul a qual eles gostariam de compartilhar. Dentre as respostas, vale destacar algumas delas, uma vez que ajudará a compreender melhor as carências da Avenida.

Durante a visita de campo realizada pela autora, foi possível conversar com o seu Antônio, dono de um bar “pé sujo” localizado na 502 Sul. Seu Antônio tem seu bar desde a década de 1960, durante os primórdios de Brasília. Ele comentou como o movimento da Avenida mudou ao longo dos anos, “no início da cidade de Brasília esse era o único comércio existente, não parava de passar gente, hoje em dia é assim: meia dúzia de gato pingado por aí.” (ANTÔNIO, 2023). Outro ponto importante a se destacar, que aliás era fato desconhecido da própria autora desta dissertação, é que, as bancas localizadas nos becos de conexão entre a W3 e a W2 Sul, antigamente, possuíam banheiros públicos disponíveis aos pedestres. Neste sentido, seu Antônio pontuou que considera importante sua reativação. Após este comentário, a autora foi analisar com mais cautela a estrutura da banca e localizou uma porta na área externa da banca que poderia facilmente ser um banheiro. Assim sendo, a autora refletiu e percebeu a importância da existência desses banheiros para um futuro projeto de revitalização da Avenida W3 Sul. Seu Antônio foi mais um dos lindos presentes despreziosos que surgiram ao longo da produção desta pesquisa acadêmica, quando foi realizado os estudos *in loco*.

Outro aspecto relevante levantado por muitos dos lojistas entrevistados, refere-se à necessidade de reformas nas lojas da Avenida. Ou seja, a proposta seria de uma revitalização mais ampla, a exemplo do que foi feito no beco da 506 Sul,

hoje onde é localizado o INFINU. Portanto, apesar da iniciativa do programa “Adote um Praça” realizado pelo governo, de nada adianta apenas a intervenção do governo. Faz-se necessária uma parceria público-privado, uma vez que quando há a intervenção do governo sem um investimento privado a região torna-se apenas um local com a manutenção em dia, porém em estado desértico e vandalizado. Por outro lado, a experiência com o INFINU, onde houve uma apropriação e um investimento privado, constatou-se maior efetividade na ressignificação do uso beco.

Assim sendo, é importante que o governo trace um plano de políticas públicas voltadas para a revitalização da Avenida W3 Sul, levando em consideração a criação de projetos voltados para a revitalização dos becos da W3 Sul, a fim de de incentivar a iniciativa pública no investimento da revitalização deles. Durante a entrevista realizada com um dos lojistas de complexo do INFINU foi feito um relato que vem corroborar com a proposta em questão, conforme a seguir:

A Avenida não é um local convidativo, antes de trabalhar aqui eu não frequentava a Avenida, mas vejo que é um local com muito potencial, o próprio INFINU é um exemplo disso (LOJISTA 01, 2023)

### **5.1. INFINU – Estudo de um projeto particular, análise crítica e aplicabilidade.**

O INFINU é uma comunidade criativa que foi idealizada em 2019 pelo empresário brasileiro Miguel Salomão, um dos criadores do PicNik. O PicNik é um evento itinerante que surgiu em 2012 e reúne shows de bandas locais, exposição de artesanato, oficinas e praça de alimentação com food trucks visando reunir os brasileiros em uma alternativa cultural diferente do usual.

O empresário tinha como intuito criar um complexo de empreendimento que visava ressignificar a Avenida W3 Sul e dar visibilidade aos criadores brasileiros. Dessa forma, o projeto foi viabilizado a partir da parceria público-privada entre os empresários sócios do INFINU e o governo do GDF, por meio do projeto “Adote uma praça” em que a partir do investimento público seria feita a renovação de calçadas e infraestrutura de algumas quadras, enquanto a iniciativa privada ficou responsável pela reforma nas fachadas e nos estabelecimentos.

Neste contexto, surgiu o INFINU, resultado de um projeto que restaurou um dos becos de conexão da W3 com a W2 Sul, na 506 Sul com entrada pela W2 e área

equivalente a 400 m<sup>2</sup>, o complexo é composto por um palco para show na área externa, restaurantes, estúdio de tatuagem, lojas de roupas, loja de decoração e design, além de espaço interno para eventos. A estrutura e mobiliário do projeto foram desenhados pelos organizadores do complexo seguindo a mesma identidade e criando uma unidade ao espaço.



Figura 72: Entrada INFINU (GOOGLE, 2022)



Figura 71: Área interna de loja do INFINU (GOOGLE, 2021)



Figura 73: Área externa INFINU (GOOGLE, 2023)

Dessa forma, o INFINU contempla diferentes usos e uma estrutura de convivência que incentiva a permanência e trocas sociais das pessoas. O complexo possui um ambiente agradável com música ambiente e palco possibilitando música ao vivo, além disso, o espaço tanto externo quanto interno são multifuncionais de forma que permitem que aconteçam diferentes atividades como feiras, oficinas, exposições de arte, *shows* com bandas locais, festas etc.

Após apresentar como foi o surgimento do INFINU e suas principais características de projeto, vamos analisar seu funcionamento no contexto da quadra 506 na Avenida W3 Sul. Assim sendo, vamos analisar a quadra 506 em três momentos diferentes sendo durante a semana (sexta-feira) e aos fins de semana (sábado e domingo).

Primeiramente, ao analisar a quadra 506 durante a semana percebe-se pela quantidade de carros e pessoas que a região é mais movimentada que outras quadras da Avenida W3 Sul, sendo possível perceber o intenso fluxo de pessoas pelo estacionamento na W2 e pelo bolsão de estacionamento entre a 505 e 506 Sul. Algumas lojas atraem pessoas diariamente para a região como é o caso do Cartório JK, banco Itaú, o bar do “Amigão”, lojas “Americanas”, lojas de festas, brechó

“Peça Rara”, antiquário, o complexo do INFINU, dentre outros.



Figura 74: Mapa entorno INFINU (INFINU, 2023)

Enquanto isso, aos fins de semana o funcionamento é diferente, inclusive o funcionamento aos sábados é totalmente diferente com relação aos domingos. Aos sábados a quantidade de lojas que abrem e seus horários de funcionamento são reduzidos, de forma que ocorre um esvaziamento da região quando comparado com o funcionamento ao longo da semana. Já aos domingos pouquíssimos estabelecimentos permanecem abertos, dentre eles apenas o mercado de carnes “Sobradinho Carnes” que encerra às atividades às 12:30, a loja “Americanas” que encerra as atividades às 16:00 e o INFINU que encerra as atividades às 23:00. Após o fechamento da loja Americanas o INFINU torna-se o único estabelecimento aberto tanto na quadra da 506 Sul quanto nas proximidades imediatas da W3 Sul, tornando-se o único ponto de vitalidade mediante ao cenário desértico da Avenida.

Apesar do INFINU aumentar o fluxo de pessoas no local, ainda assim há muitas ocorrências referentes a criminalidade. Durante a entrevista realizada com os lojistas do complexo, a falta de segurança foi uma pauta em comum entre eles. Um dos entrevistados relatou que:

O Complexo do INFINU é uma região de muitos assaltos, apesar do movimento, não há policiamento nenhum, inclusive durante dias com muito movimento, já teve situações que, ao mesmo tempo que, estava tendo evento, roubaram mais de seis celulares na porta do evento. Inclusive, já roubaram minha bicicleta (LOJISTA 02, 2023)

Ou seja, mesmo com o INFINU atraindo mais movimento para a região a segurança continua sendo um problema, sendo necessário, portanto, uma ação mais efetiva do governo nesse sentido. Como exemplo, dessa falta de segurança, pode-se relatar o caso de latrocínio que ocorreu em frente ao Supermercado Big Box na 503 Sul. Seria interessante, por conseguinte, realizar um plano de policiamento na região, como uma ação conjunta ao processo de revitalização da Avenida W3 Sul.

Apesar dessas ocorrências relacionadas a segurança, atualmente o INFINU é referência quando se trata na ocupação dos becos da W3 Sul, tornando-se um exemplo da potencialidade que os becos podem atingir na Avenida, onde uma região decadente, sem atrativos e até perigosa transforma-se em pontos de vitalidade ao longo da W3 Sul.

## **5.2. Análise Crítica, Premissas e Adequabilidades para a revitalização na Avenida W3 Sul**

Como foi visto no texto, a Avenida W3 representava o principal polo comercial e de encontros de Brasília. No entanto, foi perdendo sua relevância com o passar dos anos, conforme a cidade foi se desenvolvendo. Apesar da intenção governamental e de inúmeras tentativas de revitalização desde a década de 80 até os dias atuais, as mesmas não foram, de fato, bem sucedidas.

Contudo, não há dúvidas quanto à potencialidade da Avenida, dessa forma, a partir do conjunto de informações referentes aos motivos que levaram a W3 Sul a decadência, os principais problemas encontrados e as propostas de revitalização que ocorreram para Avenida foram elencadas possíveis premissas e adequabilidades necessárias a serem realizadas na Avenida W3 Sul para a população vigente, com o intuito de auxiliar uma futura revitalização da via, tendo em vista a possibilidade de recuperar a vitalidade que um dia existiu.

Dessa forma, o primeiro ponto a ser considerado para uma futura revitalização é a importância da integração dos diferentes setores ao entorno da Avenida W3 Sul. Conforme mencionado, Brasília é uma cidade dividida em setores, no entanto, essa disposição urbana acaba acarretando no isolamento deles, uma vez que, em sua maioria são setores que funcionam exclusivamente com um uso principal, ocasionando que “funcionem” apenas em um horário específico do dia de forma que não estimula a permanência no espaço urbano e trocas sociais. Tendo em vista

essas questões é válido lembrar uma das quatro condições da Jacobs (2014) indispensáveis para gerar diversidade e consequentemente vitalidade na cidade:

O distrito e, sem dúvida, o maior número possível de segmentos que o compõem, deve atender a mais de uma função principal; de preferência, a mais de duas. Estas devem garantir a presença de pessoas que saiam de casa em horários diferentes e que estejam nos lugares por motivos diferentes, mas sejam capazes de utilizar boa parte da infraestrutura. (JACOBS, 2014, p. 167)

A partir dessas considerações, ao entender a importância da integração dos diferentes setores ao entorno da Avenida W3 Sul para a requalificação e recuperação da vitalidade da região, analisaremos cada um deles apontando quais caminhos podem ser tomados em vista dessa integração, sendo os setores: o Residencial, Hospitalar e Comercial.

Assim sendo, começaremos pela relação do setor residencial com a Avenida W3 Sul. Como foi dito no capítulo 4.2 <sup>17</sup>, apesar do Setor Residencial (quadras 700) estar localizado em frente a Avenida ambos não têm conexão direta, uma vez que as quadras 700 estão destinadas apenas para o uso habitacional. Dessa forma, a vista das casas das quadras 700 que estão com as fachadas direcionada pra via W3 Sul (Figura 75), são fachadas geminadas e cegas que funcionam como enclaves para si mesmas.

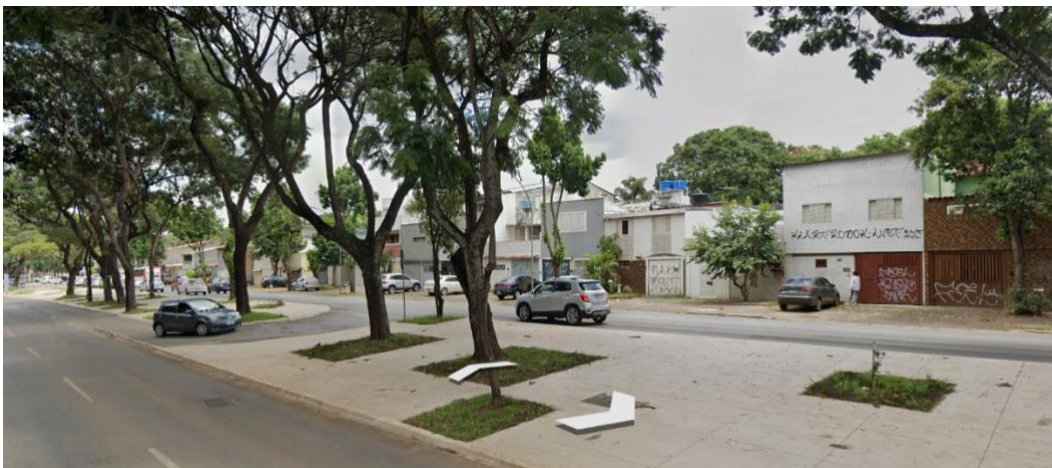


Figura 75: Fachadas casas geminadas quadras 700. (GOOGLE EARTH, 2023)

Além da monotonia e falta de atrativo que os muros das fachadas oferecem, acabam favorecendo, também, a falta de segurança da região, uma vez que as casas muradas não propiciam um fluxo considerável de pessoas, muito pelo contrário a realidade é de caminhos desertos e com pouca iluminação, que acabam se tornando

<sup>17</sup> Principais problemas encontrados na Avenida W3 Sul



perigosos para as pessoas que precisam realizar o percurso a pé. Jacobs (2014) exemplifica essa situação no capítulo “A maldição das zonas de fronteira desertas” onde explica que usos únicos de grandes proporções, como o caso das quadras 700, formam fronteiras, em que:

As fronteiras tendem, assim, a formar hiatos de uso em suas redondezas. Ou em outras palavras, devido ao uso super simplificado da cidade em certo lugar, em grande escala elas tendem a simplificar também o uso que as pessoas dão as áreas adjacentes, e essa simplificação de usos – que significa menos frequentadores, com menos opções e destinos a seu alcance – se auto consome. Quanto mais estéril essa área simplificada se tornar para empreendimentos econômicos, tanto menor será a quantidade de usuários e mais improdutivo o próprio lugar. Tem início então um processo de desconstrução ou deterioração. (JACOBS, 2014, p.287)

A seguir duas moradoras relatam experiências que tiveram nas quadras 700. De acordo com a moradora da 713 Sul, Flávia Demartini, a mesma já presenciou alguns crimes em frente a própria casa:

Eu já vi uma tentativa de furto. Uma moradora daqui quase foi roubada, só que no momento do roubo ela começou a gritar e como tinha uma obra numa casa vizinha os caras da obra começaram a correr atrás do bandido. (METRÓPOLES, 2017)

A moradora Samantha Carvalho também relatou uma tentativa de furto que seu marido sofreu quando saia de casa:

Eles foram pra cima quando meu meu esposo foi guardar o carro. Um veio de um lado da rua e o outro veio na outra direção, como se fossem cercar ele. Meu esposo começou a desviar e começou a rodar na quadra até que eles desistiram. (METRÓPOLES, 2017)

A partir dessas considerações, entende-se que a cidade, em específico a W3 Sul, necessita passar por um processo de adaptação para suprir as reais necessidades e demandas de sua população. Dessa forma, devido às questões elencadas acima, a primeira premissa apontada nessa pesquisa é o uso misto nas quadras 700 de modo a criar um corredor comercial em torno da via, tal solução já havia sido apontada anteriormente por outros autores como Holanda et al. (2011). Com essa alteração espera-se atingir uma maior segurança no local aumentando a permanência e fluxo de pessoas além de oferecer novas possibilidades de renda, fomentando a economia local.

O distrito, e sem dúvidas o maior número possível de segmentos que o compõem, deve atender a mais de uma função principal; de preferência mais de duas. Estas devem garantir a presença de pessoas que saiam de casa em horários diferentes e

estejam nos lugares por motivos diferentes, mas sejam capazes de utilizar boa parte da infraestrutura (JACOBS, 2014, p. 168)

É importante pontuar que a Avenida W3 Norte, construída posteriormente à W3 Sul, possui o comércio em ambos os lados da via, de forma que próximo das quadras 700 Norte se mantém o uso misto. Apesar da Avenida W3 Norte (Figura 77) precisar de alguns cuidados, principalmente quando se trata da manutenção das suas fachadas. O índice de lojas abertas e o movimento de pessoas é bem maior do que na W3 Sul (Figura 76).



Figura 76: Via W2 e W3 Sul respectivamente. (GOOGLE EARTH, 2023)



Figura 77: Via W2 e W3 Norte respectivamente. (GOOGLE EARTH, 2023)

Ainda sobre área residencial das quadras 700, outra questão relevante a ser considerada para a revitalização da região é repensar as áreas de uso comum das entrequadras. Atualmente, ao longo da avenida W3 Sul existem três praças na faixa das quadras 700, sendo elas na 703/704, 705/706 e na 707/708 Sul. No entanto, as praças acabam se tornando espaços ociosos e não lugares<sup>18</sup>, onde sua função principal transfigura-se em um caminho de passagem para os pedestres. Dessa forma, a realidade é que se trata de um espaço urbano subutilizado, com falta de manutenção e sem iluminação, o palco perfeito para cenas de violência e insegurança.

Assim sendo, a segunda premissa deste trabalho surge a partir da necessidade de revitalização das áreas de uso comum das quadras 700, sendo elas a praça do

<sup>18</sup> Espaço de passagem incapaz de dar forma a qualquer identidade

Índio (703/704), praça 705/706 e praça 21 de Abril (707/708). O intuito é reativar a região, incentivando a permanência do espaço urbano a partir de novos usos. Para atingir tal objetivo é importante agregar atividades que incentivem a permanência de pessoas no espaço urbano em diferentes horários do dia, em especial no período da noite, período considerado classificado como o mais perigoso de se transitar pela região.



Figura 80: Praça do Índio (SECRETARIA DA EDUCAÇÃO DO PARANÁ) (GOOGLE EARTH, 2023)



Figura 79: Praça 705/706 Sul (AUTORA, 2022)



Figura 78: Praça 21 de Abril (GOOGLE EARTH, 2023)

Como exemplo de algumas atividades que podem ser interessantes de se implementar nas praças pode-se citar, espaços destinados a *food trucks*, feiras orgânicas/ *hippies*, eventos itinerantes e atividades de lazer destinados a adultos e crianças. Todas as praças citadas têm potencial para atingir tudo que foi citado acima e se tornar um espaço público de qualidade com vitalidade.

Assim sendo, sugere-se o urbanismo tático como estratégia de revitalização das praças, uma vez que tal estratégia viabiliza a implementação de projetos de forma rápida através de materiais de baixo custo que permitam a recuperação do espaço urbano. “Esta abordagem permite a uma série de atores locais testar novos conceitos antes de assumir compromissos políticos ou financeiros substanciais” (LYNDON et al, 2012, p. 7), tornando-se uma alternativa diferente das que houveram no passado, como foi o caso do concurso público que tiveram um alto investimento financeiro governamental e não foram implementados.

Uma das utilizações mais comuns do urbanismo tático é a intervenção como um teste de ideias para implementação futura, na qual é possível verificar seus impactos no espaço e medir sua aceitação pela comunidade, trabalhando em um processo de tentativa e erro. Nessa aplicação, a intervenção é realizada de forma faseada, iniciando-se por meio de ações temporárias de baixo custo que possam trazer benefícios imediatos, permitindo a observação dos resultados e a alteração do projeto definitivo. Essas ações podem ser realizadas por cidadãos, pelo poder público ou por meio de parcerias entre a sociedade civil e o governo. (FONTES et al., 2020, p. 14)

Como exemplo da ação do urbanismo tático pode-se citar o caso da Times Square, em Nova Iorque, onde tinha como objetivo reivindicar superfícies viárias subutilizadas transformando-as em pedonais e espaços públicos de permanência. A iniciativa foi realizada através do fechamento das vias para os automóveis e da disposição de 375 cadeiras dobráveis em seu lugar, permitindo que as pessoas tivessem uma nova forma de desfrutar a cidade. Dessa forma, foi realizado um projeto experimental a partir de materiais temporários, até que após seu sucesso tornou-se permanente. As imagens abaixo (Figuras 81, 82, 83) ilustram essas etapas:



Figura 81: Times Square (2009). (FONTES et al., 2020)



Figura 82: Times Square (2009). (FONTES et al., 2020)



Figura 83: Times Square (2017). (FONTES et al., 2020)

A partir dessas considerações, é importante frisar a importância de agregar uma identidade ao projeto de cada uma das praças, tanto na proposta quanto em relação ao seu nome, pois dessa maneira cria-se um sentimento de pertencimento e agrega valor à história do espaço em questão. A praça do Índio, por exemplo, tem uma relevância na história da cidade de Brasília. No dia 20 de abril de 1997, o cacique da tribo Pataxó Hã-Hã-Hãe, Galdino Jesus dos Santos de 44 anos, foi a Brasília para reivindicar suas terras e acabou sendo morto brutalmente enquanto dormia. Ele estava dormindo na parada de ônibus localizada em frente a praça, quando um grupo de cinco jovens de classe média alta atearam fogo sob seu corpo. Em julho do mesmo ano, a praça ganhou uma escultura dedicada ao índio pelo artista plástico Siron Franco. Essa história representa uma causa de grande importância e merece relevância e destaque perante a cidade, sendo o ideal representar este tipo de representação na proposta de revitalização da praça.



Figura 84: Escultura praça do Índio. (ALAMY, 2017)

Após tratar a relação da W3 Sul com o setor residencial, vamos prosseguir analisando a integração dos setores ao entorno da avenida, desta, vez tendo o Setor Hospitalar como objeto de análise. Como foi dito no capítulo 4.2 <sup>19</sup> o Setor Hospitalar, assim como os outros setores, também acaba funcionando de forma isolada. O Setor agrega uma rede de hospitais, clínicas e consultórios que funcionam em sua maioria em horário comercial, transformando o Setor numa região mais deserta no horário não comercial, em especial à noite.

---

<sup>19</sup> Principais problemas encontrados na Avenida W3 Sul



Figura 85: Mapa setor hospitalar Sul e entorno. (AUTORA, 2023)

Dessa forma, a avenida W3 Sul tem um potencial perante a este Setor, pois pode funcionar como apoio para ele. Portanto, é interessante aproveitar o fluxo das pessoas que frequentam este setor para atraí-las para a avenida com intuito de fomentar o movimento da mesma. Tendo em vista essa questão, uma boa estratégia pode ser atrair atividades que complementem as necessidades do setor como, por exemplo, restaurantes, bares, farmácias, laboratórios de exames e imagem.

Como foi dito ao longo do trabalho, a avenida W3 Sul possui diversos espaços subutilizados, como é o caso dos bolsões de estacionamento e dos becos de conexão entre a W3 e a W2 Sul. Os bolsões de estacionamento foram criados para suprir a demanda de vagas para as lojas da W3, no entanto, devido às atuais condições em que a avenida se encontra, a realidade de alguns deles é de permanecerem vazios na maioria do tempo, principalmente nos fins de semana, quando o cenário se torna desértico, tornando uma área de aproximadamente 3200m<sup>2</sup> em um espaço ocioso e subutilizado.

O mesmo acontece com os becos, que no caso são corredores que estão localizados nos espaços entre blocos da avenida e servem para conectar a passagem

entre a W3 e a W2 Sul. Cada quadra possui três blocos com corredores de conexão entre eles, usualmente os becos são compostos por um comércio de rua como bancas de jornal, chaveiros, sapateiros etc. Contudo, da mesma forma que os bolsões de estacionamento, a realidade da maioria dos becos atualmente é de espaços vazios, ociosos e subutilizados, podendo, inclusive, se tornar um espaço perigoso em algumas situações.

Parte dos comerciantes da avenida, citam a falta de estacionamento como grande responsável por sua decadência. Entretanto, como se pode ver na figura 86, a falta de vagas não é um problema. Na realidade, a dependência pelo uso do automóvel é uma questão cultural em Brasília, reflexo em parte pelo traçado urbano da cidade, onde as longas distâncias acabam incentivando o uso de automóvel para os deslocamentos. Por outro lado, tem-se a questão da má gestão do transporte coletivo que acaba potencializando o uso de transporte privado, criando, assim, uma cultura de seus moradores de buscar estacionamento em frente aos seus destinos, o que dá a falsa sensação que os estacionamentos da região da avenida W3 são insuficientes.



Figura 86: Estacionamentos ao entorno da 504 Sul (AUTORA, 2023)

Adicionalmente, temos os preceitos urbanos de Gehl (2015), ao pontuar que centros urbanos mais convidativos provocam maior permanência. De forma complementar, Gehl (2015) analisa que a abertura de espaços para construção de



novas vias e estacionamentos, com intuito de aliviar a pressão do trânsito, acabam gerando mais congestionamento. “Se mais vias significam mais tráfego, o que acontece se forem convidados menos carros – em vez de mais” (GEHL, 2015, p. 09). Gehl (2015) afirma também que “o florescente tráfego de automóveis está efetivamente espremendo o restante da vida urbana para fora do espaço urbano” (GEHL, 2015, p. 03).

Este questionamento de Gehl (2015) poderia ser facilmente aplicado para a situação da avenida W3, apesar da questão cultural do brasiliense, no que se refere ao uso do transporte privado para deslocamento, percebe-se que vias de acesso e estacionamentos não são um problema. Na realidade, grande parte dos bolsões de estacionamento entre as quadras permanecem vazios. Dessa maneira, se priorizássemos a escala humana, ao invés do automóvel, propondo a requalificação de parte desses bolsões de estacionamento, como forma de investir em espaços urbanos de qualidade para convivência e trocas sociais, poderíamos estar um passo adiante na proposta de uma Avenida com mais vitalidade.

“A conclusão é inequívoca: se as pessoas e não os carros são convidadas para a cidade, o tráfego de pedestres e a vida urbana aumenta na mesma proporção” (GEHL, 2015, p. 13).

A partir dessas considerações, surge a próxima premissa para a W3 Sul, onde se propõe a requalificação dos bolsões de estacionamento, por meio da ressignificação de seu uso principal. Neste sentido, sugere-se o incentivo de projetos itinerantes nesses espaços vazios e subutilizados, com o intuito de atrair a permanência de pessoas, tornando a região da avenida mais ativa.

Similarmente ao que foi dito acima, o mesmo acontece em outras áreas de Brasília, como, por exemplo, as imensas extensões de espaços livres e áreas verdes, que acabam se tornando ociosos e subutilizados, considerando-se, inclusive, a dificuldade de se administrar grandes dimensões. Ou seja, por mais que a cidade tenha sido desenhada e pensada para ser ocupada e funcionar a partir de determinadas premissas, algumas delas acabam não atendendo às necessidades da população brasiliense, ocasionando a adaptação na forma de se ocupar a cidade.

Para ilustrar, podemos citar alguns exemplos, como: o Mimo bar e o Hidden (Figuras 87 e 88) bar. Os dois projetos funcionam de forma itinerante e sazonal, ocupando espaços abandonados ou subutilizados na cidade de maneira a ressignificar esses espaços, trazendo um novo uso para eles. Contribuindo, assim,

para o movimento e a permanência de pessoas. Dessa forma, seria interessante pensar em incentivar iniciativas dessa natureza para os bolsões de estacionamento da avenida W3 Sul, uma vez que por ser itinerante não traria nenhuma perda relacionada ao uso do espaço e, por outro lado, caracteriza-se por ser uma novidade e incentivo para as pessoas frequentarem a região.



Figura 87: MIMO bar (edição piscina de ondas). (G1/DF, 2019)



Figura 88: Hidden by yard. (GASTRONOMIA BSB, 2021)

Os becos de conexão da avenida também podem ser uma ação importante na revitalização da avenida W3 Sul. São, ao todo, trinta becos ao longo de toda W3 Sul e como já foi dito anteriormente, o INFINU tornou-se uma referência entre os becos da avenida, pois foi revitalizado por meio de uma parceria público-privada e transformou um espaço depredado e abandonado em uma das regiões com mais vitalidade da avenida W3 Sul. Hoje em dia, além do INFINU promover trocas sociais e a permanência em seu espaço urbano, também ocorrem eventos na região responsável por uma grande movimentação de pessoas no local. Como foi o exemplo do Bloco do Calango Careca, que foi um bloco fora de época, em outubro de 2022, e teve sua concentração iniciada em frente ao INFINU para depois percorrer toda a extensão da avenida. Outro exemplo, foi na época da copa do mundo de 2022, onde o INFINU também recebeu muitas pessoas para assistir aos jogos, trazendo mais movimento e vitalidade para a região, além de festas e eventos que acontecem com recorrência (Figura 89).



Figura 89:Evento de carnaval no INFINU. (INFINU [@INFINUBSB], 2023)

O INFINU é um exemplo da potencialidade que os becos podem atingir na avenida. Dessa forma, a próxima premissa é referente à revitalização de todos os becos da avenida, visando criar pontos de vitalidade ao longo de toda a W3 Sul. Contudo, é importante realizar um estudo detalhado para essas revitalizações, tendo em vista que apenas a manutenção da infraestrutura (calçadas e iluminação) como aconteceu com a maioria dos becos da W3 Sul em 2020, não resolve o problema, uma vez que é necessário ter algum atrativo para a permanência das pessoas na região.

Assim sendo, da mesma forma que ocorreu com o INFINU, é interessante incentivar parcerias público-privadas para a revitalização dos outros becos de conexão, com intuito de agregar usos que incentivem e atraiam trocas sociais e a

permanência de pessoas no espaço urbano. Algo interessante a se pensar é buscar trazer uma identidade visual a cada um dos becos durante essa revitalização. A criação de espaços “instagramáveis”<sup>20</sup>, por exemplo, acaba tendo um forte apelo para a geração atual, podendo atrair a curiosidade das pessoas, a partir de postagens no Instagram. Dessa forma, além de trazer uma identidade a cada um dos becos, também refletiria na via por contribuir para a criação de um sentimento de localização na própria W3 Sul. Da mesma forma que foi proposto para as praças das entrequadradas das quadras 700, sugere-se o urbanismo tático a fim de revitalizar os becos ao longo da avenida W3 Sul.

O exemplo de uma situação similar aos becos da W3 é o beco do Batman, em São Paulo, que assim como a avenida W3, era um local degradado e abandonado, contudo na década de 80 surgiu um desenho do Batman em uma das paredes do beco que deu início a um movimento artístico que transformou o local em ponto turístico.



Figura 90: Beco do Batman. (FOLHA DE SÃO PAULO, 2023)

A mobilidade urbana é outra questão importante a ser tratada, visando a revitalização da avenida W3 Sul. A cidade de Brasília foi projetada por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, seguindo os principais preceitos modernistas do *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* (CIAM). Um dos manifestos mais

<sup>20</sup> Local visualmente atrativo

relevantes do período - A carta de Atenas - cita um *script* a ser seguido para atingir os principais objetivos do planejamento urbano: “As chaves para o planejamento urbano estão nas quatro funções: moradia, trabalho, lazer (nas horas livres), circulação” (Le Corbusier, 1937 [1941]: art. 77). Sendo que a circulação conectava todas as outras funções, através de grandes artérias para o tráfego de alta velocidade.

Jucelino Kubitschek, idealizador e grande responsável pela construção da nova Capital Federal, era grande “entusiasta do automóvel desde os tempos em que foi prefeito de Belo Horizonte, JK trabalhou rápido para atrair investimentos estrangeiros das montadoras, ao mesmo tempo em que buscava aumentar o índice de nacionalização da indústria” (LARA et al, 2016, p. 140), de tal modo que o automóvel teve grande representatividade como símbolo da modernidade.

Não creio que se possa afirmar que Brasília foi criada para aumentar a demanda por automóveis, mas não há dúvidas de que o simbolismo de modernidade da nova capital se encaixa perfeitamente nos planos de incentivo à indústria de JK. Olhando-se os outros projetos submetidos ao concurso do plano urbanístico de Brasília, percebe-se que a maioria dos premiados se apoiava no automóvel tanto quanto o projeto vencedor de Lúcio Costa. A honrosa exceção é o projeto dos irmãos Marcelo e Maurício Roberto – premiado em quarto lugar –, no qual se previa o automóvel apenas como veículo recreativo; todos os deslocamentos dentro da cidade seriam feitos por monorail, esteiras rolantes ou ônibus. (LARA et al, 2016, p. 140).

Vê-se que a nova Capital foi criada priorizando a setorização e a livre circulação entre os espaços, a qual, muitas vezes, se dá por distâncias monumentais, privilegiando, assim, o automóvel. No entanto, sessenta e dois anos após a inauguração de Brasília, é inaceitável que se continue priorizando o uso do automóvel, em detrimento da mobilidade urbana que é quase inexistente.

Assim sendo, torna-se relevante a priorização da implantação efetiva da mobilidade urbana na Capital do automóvel. Existem muitos desafios com relação a esta questão, tendo em vista que a “cultura do carro” está consolidada na cidade. Além disso, as condições de transporte coletivo na Capital são precárias, considerando-se os seguintes aspectos: quantidade de linhas e frotas insuficientes; infraestrutura e manutenção precárias; escassez na integração entre os modais metrô-ônibus; dentre outros. Tais fatores influenciam na superlotação e viagens demoradas, tornando os deslocamentos por transporte coletivo desgastantes, o que leva a serem utilizados majoritariamente pela população de baixa renda, por não terem melhores opções que caibam no seu orçamento.

Resumindo, o transporte público em Brasília apresenta condições tais que muitos dos indivíduos que têm condições de evitá-lo não hesitam em fazê-lo. Isso significa que a atual configuração do sistema de transporte público coletivo da cidade contribui para o aumento do número de carros circulando. (CARVALHO, 2008, p.63)

Além do que foi exposto acima, outras questões demonstram a priorização do automóvel em detrimento do transporte público, ciclistas e pedestres. Como, por exemplo, a priorização do investimento público de milhões de reais para a ampliação de vias, construção de novos viadutos, pavimentação asfáltica, pontes, passarelas, estacionamentos, etc. Por outro lado, embora tenham sido construídas novas ciclovias e ciclofaixas, as mesmas foram projetadas de forma descontinuada com término abrupto, além de haver ciclofaixas improvisadas em acostamentos, de vias de alta velocidade (70 – 80Km), delimitadas apenas por pintura, sem a separação de barreiras físicas (segregadores ou blocos de concreto), item importante para a segurança do ciclista. Além disso, a realidade do pedestre em diversos pontos da cidade é de calçadas inexistentes ou sem manutenção, dificultando seu trajeto. A citação de Carvalho (2008) faz uma reflexão com relação a esta questão:

Quando este espaço [da cidade] é desenhado privilegiando o automóvel, isto exclui grande parte da população que não possui carro ou prefere se deslocar a pé, de bicicleta ou transporte coletivo (CARVALHO, 2008, p.49)

A partir dessas considerações, é importante pensar em um plano de ação de curto, médio e longo prazo a ser seguido com intuito de melhorar a mobilidade urbana em Brasília. É necessário pensar na mobilidade urbana de forma democrática de modo a otimizar todo o tipo de locomoção. Assim como, pensar, também, no viés da sustentabilidade, buscando-se ter consciência em relação à emissão de gases no meio ambiente, por meio dos combustíveis e procurando novas alternativas de locomoção tais como: elétricas, diesel e veículos sobre trilhos. Outro aspecto importante na mobilidade urbana é proporcionar acessibilidade no espaço urbano para pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida por meio de rampas, piso tátil, calçadas niveladas, corrimãos dentre outros.

As necessárias mudanças de hábito para evitar o colapso urbano devem incluir todas as classes, e não apenas os menos favorecidos economicamente. O ônibus, o metrô e a bicicleta devem ser ressaltados não apenas como formas de transporte, mas principalmente como meios de transformação da cidade, rumo a um nível superior de qualidade de vida e harmonia. Precisa-se ter em mente o desafio de incluir os gestores públicos como usuários dos modos desejáveis de transporte. (UIRÁ, 2013, p.13)

Como foi visto no capítulo anterior, o programa Brasília Integrada surgiu em 2005 com o intuito de solucionar os problemas de mobilidade urbana na Capital Federal. O programa trouxe melhorias no sistema de transportes da cidade, como a ampliação do metrô, diminuição dos tempos de viagem entre casa-trabalho, criação de faixa exclusiva para ônibus. No entanto, outras propostas do programa nunca chegaram a ser executadas, como é o caso da integração dos modais de transporte público e a implantação do VLT em Brasília. Apesar das melhorias que o programa Brasília integrada trouxe para a cidade, não houve nenhuma mudança significativa para a mobilidade urbana na Capital.

No que tange ao desrespeito da mobilidade urbana na avenida W3 Sul, tem-se a proposta do VLT, em discussão desde a criação do programa Brasília Integrada em 2005, sem que tenha de fato saído do papel. A proposta do VLT foi retomada em 2020, 2021 e 2022 mas, de acordo com o governo do GDF, o projeto precisou passar por alterações visando atender as normas de tombamento do Plano Piloto. O custo previsto para a implantação do projeto é de R\$ 2,5 bilhões, sendo que o GDF fica responsável por R\$ 1,5 bilhão e a empresa vencedora da concessão por R\$ 1 bilhão. A previsão é de iniciar a licitação em 2023, com o intuito de iniciar as obras do VLT no final de 2023 ou início de 2024. A primeira etapa do projeto prevê a conexão de toda a Asa Sul e Asa Norte por meio da avenida W3, retirando os ônibus circulares da avenida deixando a circulação de transporte público exclusiva para o VLT. A segunda etapa do projeto consiste em conectar a linha com o aeroporto de Brasília.

Assim sendo, a partir das questões citadas acima, outra premissa sugerida para a revitalização da Avenida W3 Sul é executar de forma efetiva a proposta do VLT na W3 Sul, além de pensar na solução de ciclovias ou ciclofaixas para a avenida com intuito de dar um passo à frente na mobilidade urbana de Brasília.

Outra questão importante a ser dita é sobre a utilização da via W3 Sul como opção de lazer aos domingos e feriados. Em Brasília, tem-se como prática o uso livre do espaço urbano o “Eixão do lazer” - fechamento do Eixo Rodoviário aos domingos e feriados – para o uso exclusivo de pedestres e ciclistas. Seguindo esse conceito, foi criado em 2020 o “Viva W3” (popularmente conhecido pelos

brasilienses como W3 do lazer) visando estimular o lazer na região.



Figura 91: Eixão do Lazer e W3 do lazer. (FENACOMDF)

Contudo, após cerca de um ano e seis meses o Governador Ibaneis Rocha publicou um decreto dando fim a “W3 do Lazer”. O GDF justificou que o fechamento da via W3 ocorreu durante a pandemia com intuito de oferecer opção de lazer ao ar livre aos brasilienses, quando ainda havia muitas restrições, no entanto, após a flexibilização da pandemia não via necessidade em manter a medida. Além disso, Edson Castro, presidente do Sindicato do Comércio Varejista do Distrito Federal (Sindivarejista), enviou um ofício ao governador Ibaneis Rocha solicitando o fim da interdição da via aos domingos e feriados (NAGASHIMA, 2021). De acordo com Castro:

O fechamento da W3 Sul trouxe "amargos prejuízos" não só ao comércio imediatamente próximo, mas para estabelecimentos, como a supermercados, restaurantes, bares, lanchonetes e farmácias que funcionam nas quadras 100, 200 e 300. (NAGASHIMA, 2021)

A queda no faturamento passou de 30% por mês depois de junho de 2020. A W3 sempre foi um problema. Com a via interditada, ficamos com muito mais lojas fechadas, tanto por causa da pandemia quanto por causa dos domingos. Isso atinge muitos supermercados e comércios que os brasilienses não vão andando. (NAGASHIMA, 2021)

Apesar do que foi dito pelo sindicalista, em entrevista, alguns moradores e lojistas da avenida W3 demonstraram lamentar o fim da “W3 do lazer”. Como é o caso do Samuel Maia, 39 anos, morador da 709 Sul. De acordo com Samuel “Todo domingo, eu frequentava, assim que começou, passei a levar meu filho para passear, brincar e andar de bicicleta” (NAGASHIMA, 2021). Assim como Samuel, Luiza Bastos, 70 anos, é moradora da 709 Sul há 15 anos e relatou que gostava de frequentar a via durante a “W3 do lazer” para caminhar com seu cachorro. Luiza também afirma que “Em 15 anos, eu nunca vi tanta gente passeando e se divertindo na W3, deu vida para a cidade. Deveriam continuar” (NAGASHIMA, 2021).



Além dos moradores, alguns comerciantes relatam que a “W3 do Lazer” transformou os domingos e feriados nos melhores dias de venda. Como é o caso da Maria Tereza Moulaz, proprietária do Mercado Café, na 509 Sul. Segundo Maria Tereza:

Nós não abríamos nos domingos e nos feriados, justamente, porque a W3 era 'morta' nesses dias. Quando se iniciou a W3 do Lazer, passou a ter uma circulação maior de pedestres, de pessoas e de família, e nós começamos a abrir e foi um impacto extremamente positivo para o nosso negócio. A gente começou a ter uma visitação de uma maneira que a gente nunca imaginava (NAGASHIMA, 2021)

Outra comerciante é Marilene Pereira, 51 anos, dona da loja ColaBora na 507 Sul, também revelou sua frustração com o fim da “W3 do Lazer”, pois tinha expectativa de realizar feiras e eventos aos domingos e feriados.

Apesar da declaração do presidente do Sindivarejista, ficou claro pelo depoimento dos lojistas e moradores que os mesmos têm opiniões contrárias ao presidente. Além disso, ao analisarmos o fluxo de carros da avenida W3 percebe-se que o movimento de automóveis nos dias de semana é intenso, enquanto nos fins de semana, principalmente aos domingos, a ausência de atratividade e comércio tornam a região praticamente deserta, com fluxo de carros próximo de nulo. De modo que o fechamento da avenida aos Domingos, para fins recreativos, dificilmente atrapalharia o comércio, pelo contrário, poderia ser um fator positivo, tendo em vista que contribuiria para aumentar o fluxo de pedestres e ciclistas no local.

Como foi dito anteriormente, o “Eixão do lazer” é uma opção recreativa que desperta o interesse e reúne semanalmente os habitantes de Brasília, tornando-se, inclusive, parte da cultura do brasiliense. Mesmo que seu cenário seja uma via asfaltada e sem muitos atrativos em volta, ainda assim, atrai muitas pessoas e é palco de diversos eventos com o intuito de contribuir como uma opção interessante para o lazer da cidade. Esses eventos despertam a atenção dos moradores da Capital e incentivam trocas sociais e a permanência no espaço urbano da cidade. Dentre eles podemos citar: o evento gastronômico “*Chefs nos eixos*” - uma estrutura com diversos *chefs* da culinária brasiliense -, o festival de cervejaria “*Cerva nos eixos*”, o complexo eixão, o qual se caracteriza por uma estrutura com praça de

alimentação, espaço de brinquedoteca para crianças e bandas diversas.



Figura 92: Nona edição chefs dos eixos. (DIVIRTA-SE MAIS, 2017)

Tendo em vista essas considerações, percebe-se que a população brasileira costuma aderir ao uso de dispositivos e infraestrutura urbana para lazer, mesmo quando não são feitos para esta finalidade, como é o caso do eixo rodoviário “eixão”, onde são improvisadas estruturas de lazer. Tal resiliência urbana deveria sensibilizar o governo no intuito de promover projetos definitivos para uso plural do espaço urbano. Como, por exemplo, o incentivo do uso da avenida W3 para fins recreativos, como a “W3 do lazer”, por ser interessante tanto para os usuários quanto para os comerciantes, uma vez que a W3 já dispõe de uma infraestrutura que não existe no eixão, e o fluxo de pessoas que esse incentivo pode atrair é interessante para fomentar o comércio da região.

Assim sendo, essas propostas de revitalização podem contribuir para se caminhar um passo à frente em direção à ideia de cidade sustentável e saudável trazida por Gehl (2015), segundo a qual, a lógica de cidade sustentável dá-se quando grande parte do sistema de transporte for através da “mobilidade verde”, onde se prioriza o deslocamento a pé, de bicicleta ou por transporte público. No que diz respeito à lógica de cidade saudável, intensifica-se quando atividades como a caminhada e pedalada tornam-se características cotidianas das pessoas.

Outro fator que deve ser considerado em prol da revitalização do local são incentivos fiscais, tais como descontos em pagamentos de impostos estaduais como ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviço - e o

IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbano - tendo em vista que por ser bem localizado o aluguel das lojas da avenida não correspondem ao atual estado do lugar, trazendo maior estímulo e segurança aos comerciantes para investirem no local.

## 6. Considerações Finais

A importância e relevância que a avenida W3 Sul tem na história de Brasília é indiscutível. A W3 Sul foi a primeira via comercial de uma cidade que estava em desenvolvimento, teve seu auge e seu declínio quase que na mesma década e tornou-se parte da memória afetiva e no imaginário de grande parte dos brasilienses, para alguns mais do que para outros, uma vez que cada um carrega nas lembranças o que viveu ou o que lhe foi contado.

Conforme pôde ser observado na leitura desta dissertação, a situação de degradação e decadência que a avenida W3 Sul tem passado ao longo dos anos, motivou a apresentação de diversas propostas para sua revitalização, com o intuito de reverter esse cenário e retomar a vitalidade da região. A primeira iniciativa de um projeto, neste sentido, surgiu em 1982 por meio da solicitação da Associação Comercial, seguida por outras diversas iniciativas e propostas que se sucederam, muitas das quais, em sua maioria, não saíram do papel, incluindo o primeiro Projeto citado acima.

Após anos, sem nenhum plano de ação efetivo em prol da revitalização da avenida W3 Sul, em 2020 iniciou-se uma nova etapa em sua história. Pela primeira vez, o governo vigente deu início a um “projeto de revitalização” para a W3 Sul, onde foram investidos ao todo cerca de 58 milhões de reais. O trabalho realizado consistia em obras de manutenção e infraestrutura tal como: o recapeamento de vias e calçadas, reforma dos becos e estacionamentos, pintura, iluminação, etc.

Por certo, este trabalho de revitalização trouxe benefícios e melhorias para a avenida, mas não refletiu de forma efetiva no que diz respeito às trocas sociais e permanência de pessoas em seu espaço urbano. Nem tampouco impactou no aumento da segurança dos seus usuários. Vale ressaltar que de nada adianta investir milhões em obras de manutenção se não for elaborado um estudo detalhado multidisciplinar por profissionais da área, tais como: Arquitetos, Geógrafos e Sociólogos, que possam trabalhar de forma integrada para entender as causas, diagnósticos e possíveis soluções da situação atual da avenida, a partir de uma visão sistêmica. Contudo, vale frisar que de nada adianta um estudo detalhado com visão sistêmica, sem que haja de fato, vontade política para realizar a implementação dos projetos.

É importante que o projeto de revitalização da avenida W3 Sul siga além do que foi desenvolvido e efetuado até aqui, pois se as ações não forem trabalhadas de forma articulada, englobando um estudo detalhado dos diversos aspectos que definem o seu funcionamento efetivo, corre-se um grande risco de se mascarar os problemas ao invés de resolvê-los efetivamente. A título de exemplo, ressalta-se que um trabalho de manutenção da infraestrutura, por si só, não impacta no movimento de atrair pessoas a usufruírem e permanecerem no espaço urbano do local. Vale mencionar aqui a entrevista com usuários da W3 revelou que alguns deles sequer tinham se dado conta das ações de revitalização implementadas na avenida.

Por outro lado, é importante destacar que Projeto INFINU foi efetivo do ponto de vista do aumento da permanência do espaço urbano e diversidades de usos. Contudo, o mesmo não se mostrou efetivo do ponto de vista do aumento da segurança, o que somente pode ser alcançado quando se trabalha a partir de uma perspectiva mais ampla e multidisciplinar, em conjunto com políticas públicas. Quando um projeto de revitalização se concentra apenas na manutenção e infraestrutura local, a tendência é que o resultado seja apenas de mais um mais um espaço à espera de ser vandalizado.

As cidades devem pressionar os urbanistas e os arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro. (GEHL, 2015, p. 06)

Uma consideração importante a se fazer é que além dos potenciais benefícios citados que a revitalização na avenida W3 pode proporcionar, a revitalização pode acarretar em um processo de gentrificação urbana. Contudo, vale lembrar que a avenida W3 está localizada na melhor região de Brasília e os preços das lojas e apartamentos correspondem de acordo com a sua localização. Inclusive, os dados obtidos nas entrevistas mostram que, menos de 8,3% dos entrevistados pagam até três mil reais de aluguel, onde os restantes dos entrevistados pagam valores superiores, portanto espera-se que não se tenha muito impacto no que diz respeito a gentrificação urbana.

Finalmente, levando em conta as considerações aqui apresentadas, esta pesquisa se propõe a auxiliar e embasar futuros projetos de revitalização da avenida W3 Sul, por meio dos estudos e análises realizadas, na esperança de que a W3 possa

alcançar a vitalidade que ela tem potencial de atingir. A W3 Sul tem a capacidade de ser a primeira grande quebra de paradigma da cidade modernista que é Brasília, considerando-se o potencial que a mesma apresenta de ressignificar seu uso, na medida em que se invista na priorização do pedestre em detrimento do automóvel, na permanência e trocas sociais no espaço urbano da Avenida. Imagine que, se de Norte a Sul de uma cidade modernista, cortasse um comércio linear, que fosse tão ativo a ponto de ser integrado e não se perceber as distâncias monumentais de um ponto a outro, como é característico de Brasília. Este é o potencial que a avenida W3 Sul pode atingir.

## 7.

### Referências Bibliográficas

**Agefis aplicou mais de R\$50 mil em multas nas pousadas das quadras 700 da Asa Sul**, Jornal de Brasília, Brasília, jan. 2012. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/agefis-aplicou-mais-de-r50-mil-em-multas-nas-pousadas-das-quadras-700-da-asa-sul/>. Acesso em: 01 jan. 2022.

**Avenida W3 Sul: do auge a decadência**. Jornal de Brasília, Brasília, abril. 2014. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/avenida-w3-sul-do-auge-a-decadencia/>. Acesso em: 01 jan. 2022.

BARKI, J. **A invenção de Brasília: o “risco” de Lúcio Costa**, Revista de arquitetura e urbanismo, São Paulo, 2005. Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/brasil/arquivos/JoseBARKI-AInvencaodeBrasilia.pdf>

BORSODORF, A.; HIDALGO, R. **The fragmented city: changing patterns in Latin American cities**, The urban reinventors, 2009. Disponível em: [https://hhsrobinson.org/HHSRobinson/Urbanization\\_Group\\_Activities\\_files/borsdorfhidalgo-urbanreinventors.pdf](https://hhsrobinson.org/HHSRobinson/Urbanization_Group_Activities_files/borsdorfhidalgo-urbanreinventors.pdf)

BRANDÃO, V. **W3 Sul, ontem, hoje e amanhã, os dilemas de uma avenida modernista**, “In” 8º Seminário Docomomo Brasil Cidade Moderna e Contemporânea: Síntese e Paradoxo das Artes, Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <https://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/189.pdf>.

BRASIL. Ministério do Interior/SUDECO. **Integração nacional: discursos e conferências. Brasília** – DF, 1968.

CALDEIRA, Teresa. **Enclaves fortificados: A nova segregação urbana**, 1997.

CAMARGO, L. **Paisagem e imaginário: configurações da avenida W3 Sul em Brasília**. Tese de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Brasília, jun. 2019.

CARREIRA, I. **Cidades lineares e difusas. Abordagem a uma “cidade de festa”:** **Oliveira do Bairro**. Tese de Mestrado Integrado em Arquitetura, Coimbra, jun. 2018.

CARVALHO, D. **Degradada, insegura e com lojas fechadas, W3 mergulha e decadência**. Metrôpoles, Brasília, out. 2018. Disponível em: <https://www.metropoles.com/distrito-federal/degradada-insegura-e-com-lojas-fechadas-w3-mergulha-em-decadencia>. Acesso em: 01 jan. 2022.

CARVALHO, D. **Mobilidade Urbana e Cidadania no Distrito Federal: um Estudo do Programa Brasília Integrada**. Tese de Mestrado em Sociologia, Brasília, jun. 2008.

CARVALHO, L. **Projeto arquitetônico de Lúcio Costa para Brasília completa 60 anos**. Brasília: G1 DF 2017. Disponível em:

<https://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/projeto-arquitetonico-de-lucio-costa-para-brasilia-completa-60-anos.ghtml>. Acesso em 20 jan 2023.

**Concurso Público de Preliminares de Arquitetura e Urbanismo para a Revitalização das Vias W3 Sul e W3 Norte.** Vitruvius, Brasília, set. 2002. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/02.021/2174?page=2>. Acesso em: 20 dez. 2022.

CONJUNTO NACIONAL. **50 Anos 5.** 2021. Disponível em: <https://www.conjuntonacional.com.br/50anos/index.html>. Acesso em: 30 ago. 2023.

COSTA, L. **Considerações em torno do Plano Piloto de Brasília.** Seminário de estudos dos problemas urbanos de Brasília, 1974.

COSTA, L. **Relatório do Plano Piloto de Brasília,** 1956.

**Da pompa ao abandono: W3 Sul vive dias de decadência e descaso.** Correio Braziliense, Brasília, nov. 2013. Disponível em: [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2013/11/11/interna\\_cidadessdf,398095/da-pompa-ao-abandono-w3-sul-vive-dias-de-decadencia-e-descaso.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2013/11/11/interna_cidadessdf,398095/da-pompa-ao-abandono-w3-sul-vive-dias-de-decadencia-e-descaso.shtml). Acesso em: 01 jan. 2022.

DUTRA, F. **Iphan veta projeto para residências no Setor Comercial Sul.** Metrôpoles, Distrito Federal, set. 2021. Disponível em: <https://www.metropoles.com/distrito-federal/iphan-veta-projeto-para-residencias-no-setor-comercial-sul>. Acesso em: 10 nov. 2022.

FERREIRA, M; GOROVITZ, M. **A invenção da Superquadra.** Brasília-DF: IPHAN, 2008.

FLÓSCULO, F. **A ascensão e a queda da Avenida W3,** Olhar Brasília, Brasília, jul. 2017. Disponível em: <http://www.olharbrasil.com/2017/11/10/ascensao-e-queda-da-avenida-w3/>. Acesso em: 01 jan. 2022.

FONTES, A. et al. **Urbanismo tático x ações para transformar cidades.** Rio de Janeiro: UFRJ 2020. Disponível em: [http://www.editora.ufrj.br/DynamicItems/livrosabertos-1/urbanismo-tatico\\_2021\\_compressed.pdf/](http://www.editora.ufrj.br/DynamicItems/livrosabertos-1/urbanismo-tatico_2021_compressed.pdf/) Acesso em: 01 jan. 2023.

FREITAG, P & FARIAS, R. **Pensar Brasília e o Distrito Federal: entre o planejamento urbano regional e o planejamento nacional (1966- 1975/1984),** urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, Goiânia, 2021.

GHEL, J. **Cidades para pessoas,** 3 ed., São Paulo: Perspectiva, 2015.

GHEL, J. **La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios.** Barcelona: Reverté, 2006.



GHISLENI, C. **O que são cidades lineares?**. Archdaily, 2022. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/967445/o-que-sao-cidades-lineares>. Acesso em 20 jan 2023.

GORELIK, A. **Das vanguardas a Brasília: cultura urbana e arquitetura na América Latina**, Belo Horizonte: UFMG, 2005.

HOLANDA, F. **Brasília: da carta de Atenas à cidade de muros**, Brasília, 2016.

HOLANDA, F. et al. **Passado, Presente e Futuro de uma Avenida Moderna: W3, Brasília**. In: HOLANDA, Frederico de (Org.) *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo: Pro-editores, 2003.

HOLFORD, W. **Leituras de planejamento e urbanismo**, Rio de Janeiro: IBAM, 1965.

HOLSTON, J. **A Cidade Modernista**, São Paulo: Schwarcz, 1993.

**Indígenas fazem ato na praça do Compromisso em memória a morte de Galdino**, *Jornal de Brasília*, Brasília, abril 2017. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/indigenas-fazem-ato-na-praca-do-compromisso-em-memoria-a-morte-de-galdino/>. Acesso em: 23 jan. 2022.

**Indígenas fazem ato na praça do Compromisso em memória a morte de Galdino**, *Jornal de Brasília*, Brasília, abril 2017. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/indigenas-fazem-ato-na-praca-do-compromisso-em-memoria-a-morte-de-galdino/>. Acesso em: 23 jan. 2022.

IPEA. **Brasília: impactos econômicos da capital no centro-oeste e no país**, Brasília: IPEA, 2010.

IPHAN-DF. **A invenção da Superquadra**. Brasília-DF: IPHAN, 2008.

IPHAN-DF. **Patrimônio em transformação: atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília**. Brasília-DF: IPHAN, 2016.

IPHAN-DF. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília-DF: IPHAN, 2018.

IPHAN-DF. **Superquadra de Brasília preservando um lugar de viver**. Brasília-DF: IPHAN, 2015. Disponível: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/cartilha\\_unidade\\_vizinhanca%CC%A7a\\_iphan\\_df.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/cartilha_unidade_vizinhanca%CC%A7a_iphan_df.pdf)> Acesso em: 15 agosto. 2022.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**, 3 ed, São Paulo: WMF Fonte, 2014.

KOOHLAS, R. **La ciudad genérica**. Barcelona: G G mínima, 1994.

LARA, F. **A Arquitetura Moderna Brasileira e o Automóvel: O Casamento do Século**. Subtítulo do livro *Cidade e Movimento – Mobilidade e Interações no Desenvolvimento Urbano*. Brasília: IPEA, 2016.

LE CORBUSIER. **Carta de Atenas**. Tradução de Rebeca Scherer. São Paulo: HUCITEC/edusp.

LYNDON, M. et al. **Urbanismo tático 2 – ação a curto-prazo, mudança a longo-prazo**. 2012. Disponível em: [https://educacaoeterritorio.org.br/wp-content/uploads/2016/11/TacticalUrbanismVol2\\_Portuguese-min.pdf](https://educacaoeterritorio.org.br/wp-content/uploads/2016/11/TacticalUrbanismVol2_Portuguese-min.pdf)

MATOSO, D. **A praça do maquis**. Mdc. revista de arquitetura e urbanismo, fev. 2009. Disponível em: <https://mdc.arq.br/2009/02/04/a-praca-do-maquis/>. Acesso em: 01 jun. 2022.

**Mesmo com proibição do TJ, comércio nas quadras 700 da Asa Sul continuam**, Correio Braziliense, Brasília, mar. 2011. Disponível em: [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/03/31/interna\\_cidadesdf,245452/mesmo-com-proibicao-do-tj-comercio-nas-quadras-700-da-asa-sul-continuem.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/03/31/interna_cidadesdf,245452/mesmo-com-proibicao-do-tj-comercio-nas-quadras-700-da-asa-sul-continuem.shtml). Acesso em: 01 jan. 2022.

NAGASHIMA, R. **Moradores e comerciantes avaliam o fim das atividades da W3 do lazer**. Correio Braziliense, Distrito Federal, dezembro. 2021. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2021/12/4967722-moradores-e-comerciantes-avaliam-o-fim-das-atividades-da-w3-do-lazer.html>. Acesso em: 12 jan. 2023.

NAGASHIMA, R. **Sensação de insegurança domina os moradores da Asa Sul e na Asa Norte**. Correio Braziliense, Distrito Federal, julho. 2022. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2022/07/5024299-sensacao-de-inseguranca-domina-moradores-na-asa-sul-e-na-asa-norte.html>. Acesso em: 10 nov. 2022.

OLIVEIRA, A. **O que é a escala likert e como aplica-la na pesquisa**, MindMiners, Brasil, 2023. Disponível em: <https://mindminers.com/blog/entenda-o-que-e-escala-likert/>. Acesso em 20 jan 2023.

OLIVEIRA, T. **Revitalização da avenida W3 em Brasília: a partir de operações urbanas consorciadas**. Brasília: Dialética. 2020.

PAVIANI, A. **Expansão e fragmentação metropolitana com exclusão socioespacial: o caso de Brasília**. Subtítulo do livro Desafios ao Planejamento. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2 ed. 2013.

RIOS, A; DIOGO, D. **Fechamento da W3 aos domingos e feriados será tema de reunião nesta quarta-feira**, Correio Braziliense, Brasília, out. 2020. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2020/10/4881777-futuro-da-w3-sul-em-jogo.html>. Acesso em: 01 jan. 2022.

ROCCI, A. **Reintegração da avenida W3 Sul a dinâmica urbana de Brasília: adequabilidade das intervenções e dos instrumentos de gestão urbana**. 2017.

Tese de Mestrado da faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

RODRIGUES, G. **Carnaval em Brasília: de bailes em clubes a blocos de rua**, Agência Brasília, Brasília, fev.2020. Disponível em: <<https://agenciabrasilia.df.gov.br/2020/02/20/carnaval-em-brasilia-de-bailes-em-clubes-a-blocos-de-rua/>> Acesso em: 01 jan. 2022.

ROSIN, M. **O silêncio das cidades**, Diplomatique, Brasil, out. 2021. Disponível em <<https://diplomatique.org.br/o-silencio-das-cidades-2/>>. Acesso em: 01 jun. 2022.

SALGADO, M. **Os agentes não humanos na construção da paisagem da Cidade-Parque: História da arborização de Brasília (1960- 1980)**. Revista Maracanan, Rio de Janeiro, jan. 2021. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/maracanan/article/view/54470/36871>> Acesso: 10 nov. 2022.

SERAPHIM, A. **Ocupa W3 Sul: de volta ao centro**. 2016. Monografia faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2016. Disponível em: <http://quapa.fau.usp.br/wordpress/wp-content/uploads/2015/11/Ocupa-W3-sul-de-volta-ao-centro.pdf>.

SERAPHIM, A. **Ocupa W3 Sul: um estudo para a reabilitação da avenida**. 2018. Codeplan, Brasília, 2018. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/TD-42-Ocupa-a-W3-Sul-Um-Estudo-para-Reabilita%C3%A7%C3%A3o-da-Avenida.pdf>

SOARES, T. **W3 pede socorro, revitalização não sai do papel e lojas fecham portas**. Correio Braziliense, Brasília, jul. 2017. Disponível em: [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/07/23/interna\\_cidadesdf,611761/w3-pede-socorro-revitalizacao-nao-sai-do-papel-e-lojas-fecham-as-port.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/07/23/interna_cidadesdf,611761/w3-pede-socorro-revitalizacao-nao-sai-do-papel-e-lojas-fecham-as-port.shtml). Acesso em: 01 jan. 2022.

SORIA Y MATA, A. *La Città Lineare Milano*: Alberto Mondadori, 1968 [1882-1883]

TAVARES, J. **50 anos do concurso para Brasília – um breve histórico**, Vitruvius, jul.2007. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.086/234>. Acesso em: 01 jun. 2022.

TAVARES, J. **Projetos para Brasília e a cultura Urbanística nacional**. 2004. Tese de Mestrado da faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

UIRÁ, L. **(I)mobilidade e Contradições de Brasília**, Mobilize Brasil, 2013. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/imobilidade-e-contradicoes-de-brasilia.pdf>. Acesso em: 28 jan. 2023.

**Um complexo moderno e criativo é inaugurado na W3 Sul**, Secretaria de estado de projetos especiais, Brasília, abril. 2021. Disponível em: <http://www.sepe.df.gov.br/um-complexo-moderno-e-criativo-e-inaugurado-na-w3-sul/>. Acesso em: 01 jan. 2022.