

para
Texto

discussão

**OCUPA A W3 SUL
UM ESTUDO PARA
A REABILITAÇÃO DA AVENIDA**

Ana Paula Albuquerque Campos Costalonga Seraphim

nº 42/maio de 2018
ISSN 2446-7502

OCUPA A W3 SUL
UM ESTUDO PARA A REABILITAÇÃO DA AVENIDA

Ana Paula Albuquerque Campos Costalonga Seraphim¹

Brasília-DF, maio de 2018

¹ Ana Paula Albuquerque Campos Costalonga Seraphim - Graduação em Arquitetura e Urbanismo - Universidade de Brasília (UnB).

Texto para Discussão

Veículo de divulgação de conhecimento, análises e informações, sobre desenvolvimento econômico, social, político, gestão e política públicas, com foco no Distrito Federal, na Área Metropolitana de Brasília (AMB) e na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE) e estudos comparados mais amplos, envolvendo os casos acima.

Os textos devem seguir as regras da [Resolução 143/2015](#), que regem o Comitê Editorial da Codeplan, e não poderão evidenciar interesses econômicos, político-partidários, conteúdo publicitário ou de patrocinador. As opiniões contidas nos trabalhos publicados na série Texto para Discussão são de exclusiva responsabilidade do(s) autor(es), não exprimindo, de qualquer maneira, o ponto de vista da Companhia de Planejamento do Distrito Federal - Codeplan.

É permitida a reprodução parcial dos textos e dos dados neles contidos, desde que citada a fonte. Reproduções do texto completo ou para fins comerciais são proibidas.

Companhia de Planejamento do Distrito Federal - Codeplan

Texto para Discussão

TD - n. 42 (2018) - . - Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2018.

n. 42, maio, 29,7 cm.

Periodicidade irregular.

ISSN 2446-7502

1. Desenvolvimento econômico-social. 2. Políticas Públicas. 3. Área Metropolitana de Brasília (AMB). 4. Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE). I. Companhia de Planejamento do Distrito Federal. II. Codeplan.

CDU 338 (817.4)

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
Rodrigo Rollemberg
Governador

Renato Santana
Vice-Governador

**SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO
E GESTÃO DO DISTRITO FEDERAL - SEPLAG**
Renato Jorge Brown Ribeiro
Secretário

COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL - CODEPLAN
Lucio Remuzat Rennó Júnior
Presidente

Martinho Bezerra de Paiva
Diretor Administrativo e Financeiro

Bruno de Oliveira Cruz
Diretor de Estudos e Pesquisas Socioeconômicas

Ana Maria Nogales Vasconcelos
Diretora de Estudos e Políticas Sociais

Aldo Paviani
Diretor de Estudos Urbanos e Ambientais

RESUMO

O objetivo deste trabalho é apresentar um panorama urbanístico da Avenida W3 sul, em Brasília/DF, em busca das razões que levaram à sua decadência. A avenida, que já foi o principal ponto de encontro da população brasiliense, hoje sofre um processo de esvaziamento. Ao longo de sua história, a avenida passou por várias mudanças, físicas e sociais, devido à expansão da cidade, que levaram ao seu abandono. Hoje, esse processo pode ser percebido pelo alto número de lojas fechadas, lotes ainda não construídos, o baixo aproveitamento do potencial de construção e usos não permitidos ou indesejáveis que ocorrem ao longo da avenida. Valendo-se de uma metodologia de análise morfológica, busca-se responder a pergunta: por que essa avenida não conseguiu sobreviver a essa expansão da cidade e a oferta de novos espaços, mesmo sendo o principal eixo de transporte coletivo do centro e encontrando-se em uma área bem estabelecida e de alto padrão de renda.

Palavras-chave: W3 Sul; Reabilitação; Rua Comercial; Centro Urbano.

SUMÁRIO

RESUMO	3
1. INTRODUÇÃO	7
1.1. Por que reabilitar a W3 Sul?.....	7
1.2. Por que reabilitar e não revitalizar, renovar ou requalificar?	10
1.3. O que é o verdadeiro problema?	10
1.4. Objetivo.....	10
1.5. Procedimentos Metodológicos	11
2. REFERENCIAL TEÓRICO.....	13
2.1. Ruas como espaço público	13
2.2. Intervenções em áreas degradadas	14
2.3. Reabilitações no Brasil.....	15
3. ESTUDO DE CASO	17
3.1. Antônio Carlos Gomes a pedido da A. Comercial (1982)	17
3.2. GDF + IAB/DF - Concurso Nacional de Ideias e Estudos Preliminares de Arquitetura e Urbanismo para Revitalização das Avenidas W3 Sul e Norte (2002).....	17
3.2.1. 1º Lugar - Equipe do Arquiteto Frederico Flósculo	17
3.2.2. 2º Lugar - Equipe do Arquiteto Luis Antônio Reis.....	17
3.2.3. 3º Lugar - Equipe do Arquiteto Frederico de Holanda	18
3.2.4. Análise da Comissão Julgadora (2003).....	19
3.3. Programa Brasília Integrada - Veículo Leve sobre Trilhos (VLT, 2005)	19
3.4. Comparação das Propostas.....	20
4. ANÁLISE DIMENSIONAL	21
4.1. Aspectos Funcionais	21
4.1.1. Marcos Legais.....	21
4.1.2. Dimensionamento	23
4.1.3. Operação Viária	28
4.1.4. Operação de Transporte Coletivo	30
4.1.5. Operação do Transporte Cicloviário.....	31
4.1.6. Operação de Mobilidade dos Pedestres.....	32
4.1.7. Uso, Ocupação e Abrangência	34
4.1.8. Principais Ramos: Uso, Ocupação e Abrangência	36

4.2. Aspectos Bioclimáticos.....	41
4.2.1. Conforto Higrotérmico	43
4.2.2. Conforto Sonoro.....	43
4.3. Qualidade do Ar	43
4.4. Conforto Luminoso.....	44
4.5. Aspectos Econômicos	44
4.6. Sociológicos.....	45
4.7. Topoceptivos.....	51
4.8. Simbólicos.....	53
4.9. Estéticos e Afetivos	54
4.10. Análise dos Resultados.....	57
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS E DIRETRIZES PARA A REABILITAÇÃO	61
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	63

1. INTRODUÇÃO

1.1. Por que reabilitar a W3 Sul?

A avenida é um dos eixos rodoviários da cidade, que define o limite a oeste do perímetro tombado² de um dos exemplos mais notáveis de implantação do planejamento urbano modernista, Brasília. Os eixos rodoviários são o principal elemento estruturador da área tombada. O feixe curvilíneo de artérias paralelas, que abrigam as quadras residenciais, do qual a W3 faz parte, tem como principal eixo o Eixo Rodoviário.³ Estes se interceptam ortogonalmente com outro conjunto arterial, o Eixo Monumental,⁴ onde estão os principais edifícios governamentais. Esses eixos dão forma, desenho e distinção à cidade, sendo responsáveis em grande parte por sua legibilidade global.

Figura 1 - Mapa da localização da avenida



Fonte: Brandão, 2009

² Brasília é tombada, em esfera nacional, desde 13 de abril de 1960 pela Lei nº 3.751 – denominada Lei Santiago Dantas – que dispunha acerca da organização administrativa da nova capital e estabelecia, em seu artigo 38, que qualquer alteração no conjunto urbano do Plano Piloto deveria ser submetida ao Congresso Nacional. Entretanto, apenas em 1987, ela foi escolhida como patrimônio Mundial da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO).

³ O Eixo Rodoviário, mais conhecido como Eixão, tem 12,4 Km de extensão. A distância entre fachadas dos edifícios residenciais nos lados leste e oeste do Eixo é de cerca de 210 metros.

⁴ Há 8,8 km entre a extremidade oeste do Eixo Monumental (Estação Rodoferrviária) e o limite leste da praça dos Três Poderes. A distância entre as fachadas dos edifícios nos lados Norte e Sul do Eixo Monumental varia de 310 metros (na Esplanada dos Ministérios) a 460 metros (Entre o Setor Militar Urbano e a área residencial do Cruzeiro Velho).

O outro elemento regulador da cidade são as quatro escalas urbanísticas, que regem a organização espacial da área tombada. Elas foram oficialmente⁵ reconhecidas somente no documento *Brasília revisitada* de 1987, documento redigido por Lúcio Costa para a proposta ao Comitê do Patrimônio Mundial solicitando a inscrição de Brasília na lista de bens de valor universal. Em resposta à solicitação, a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) exigiu a elaboração de uma lei específica que protegesse o Patrimônio. Foi elaborado como resposta o Decreto nº 10.829, de 14 de outubro de 1987, que se baseia no documento *Brasília Revisitada* de Lúcio Costa. O documento gira principalmente entorno das escalas: Monumental, Gregária, Residencial e Bucólica.

A via W3 Sul encontra-se na área da escala Residencial, tendo como principais características os espaços permeáveis e arborizados, predominância do uso residencial e disposição de atividades de lazer e de comércio local próximas às áreas residenciais. Entretanto a área da via e outros setores não são citados dentro do Decreto nº 10.829. Apenas no Art. 12 fica estabelecido que as áreas não mencionadas no documento devem manter "...os critérios de ocupação aplicados pela administração nessa data..." (Decreto nº 10.829, 1987 pp. 5). Ou seja, fica válida a legislação urbanística anterior a 1987.

A área da via também não é citada na Portaria nº 314 de 08 de outubro de 1992, regida pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Para Maria Elisa Costa (1997), filha de Lúcio Costa, a área tombada pode ser dividida, de acordo com seu peso de preservação, em elementos determinantes, que constavam no Plano Original da cidade de 1956,⁶ elementos incorporados, transformações que ocorreram ainda no início da implantação da cidade e são reconhecidas por Lúcio Costa, e elementos complementares que foram modificados ao longo dos anos de existência da cidade. Dentro dessa classificação, a W3 Sul se encaixaria como elemento incorporado.

A via faz parte de diversas mudanças que ocorreram no plano original, antes mesmo da construção, devido a demandas habitacionais não contempladas pela proposta original. A princípio, a avenida era destinada a garagens e depósitos onde hoje se encontram o comércio do Setor Comercial Residencial Sul e a área grossista onde estão as casas geminadas do Setor de Habitações Individuais Geminadas Sul. A inclusão das quadras residenciais nas 700 fez com que a rua mudasse de "rua de serviço" e limite da cidade para o centro comercial e residencial da pequena Brasília de 1960 e 1970, já que a ocupação da cidade começou por essa área. Essa foi a época quando a via atingiu seu ápice. Ela era a principal via comercial da cidade, onde aconteciam as manifestações culturais, onde as pessoas iam para se divertir, fazer compras e passar o tempo.

"As famílias saíam da missa da Dom Bosco e iam passear na W3 Sul (...). Era o lugar da "paquera" (...). Nas calçadas a multidão era tanta que ficava difícil de evitar esbarrões."

"No auge da W3 Sul um bom programa era pegar uma matinê no Cine Cultura, que ficava na 507 Sul, ou comer a pizza do Roma considerada a melhor da época."⁷

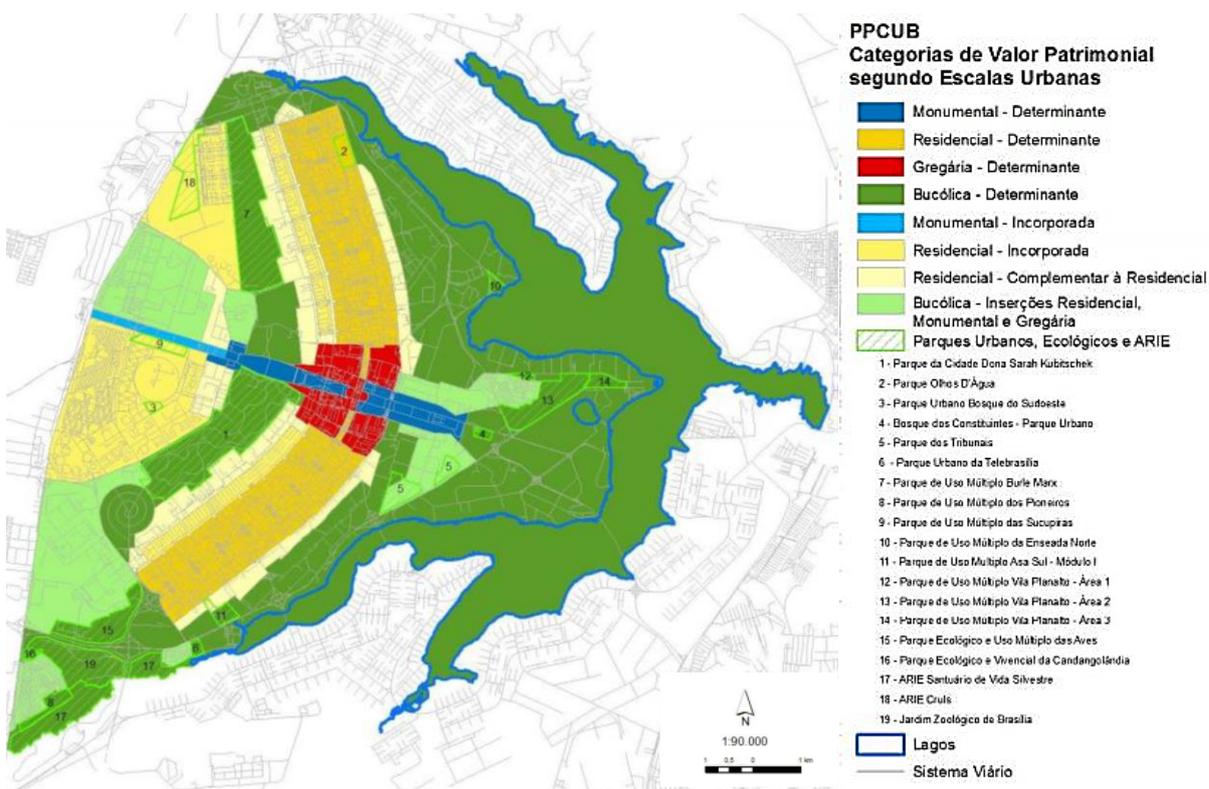
A partir da década de 80, o prestígio da avenida começou a decair. E hoje, mesmo com apenas 55 anos, a área sofre com mazelas que arremetem vários outros centros urbanos de mais idade, como o abandono, depredação e esvaziamento das atividades. Há quantidade de imóveis vazios, e potencial construtivo não aproveitado chama a atenção.

⁵ Já haviam sido referenciadas em uma entrevista do autor ao *Jornal do Brasil* em 1961; a escala bucólica não foi citada. In: Costa, 2007.

⁶ COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto**. Resposta ao Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil. Rio de Janeiro, 1956.

⁷ LYRA, Paulo. Comércio quer resgatar o boom da W3 Sul: *Correio Braziliense*. Brasília, caderno cidade, 1987.

Figura 2 - Escalas urbanísticas divididas em áreas determinantes, incorporadas e complementares



Fonte: PPCUB, 2009

Figura 3 - Lojas fechadas na avenida



Fonte: <http://chiquinhodornas.blogspot.com.br/2015/03/aluguel-e-o-principal-fator-para.html> - 2015

Figura 4 - Comemoração do Carnaval na via W3 na década de 60



Fonte: Arquivo Público

Isso mostra que a avenida não vem cumprindo sua função social. No momento, ela não está conseguindo cumprir nem sua função comercial, nem sua função residencial e por isso não está contribuindo para o bem-estar e desenvolvimento da cidade. Os espaços das cidades possuem uma função social, importante para o funcionamento da sociedade como um todo. Esses espaços não são neutros, sua geografia e geometria influenciam as ações das pessoas, e dependendo de suas formas, conteúdos e significados para se tornar benéfico para o governo e sociedade ou não (LEFEBVRE, 2008). E por isso reabilitar a avenida é necessário.

1.2. Por que reabilitar e não revitalizar, renovar ou requalificar?

Existem várias formas de designar intervenções urbanas, e cada forma possui um significado específico, por isso é importante escolher uma designação adequada, uma vez que ela qualifica e dá “corpo” às ações, conceitos e critérios empregados em cada ação urbana. Maria Cristina Schicch escreveu em seu artigo “REstauração, RENovação, REvitalização, REqualificação, REabilitação” que o emprego dessas terminologias ocorre desde a década de 1950, após a Segunda Guerra Mundial, e prolonga-se até hoje. E que a dúvida mais frequente quanto às denominações das intervenções urbanísticas contemporâneas recai sobre aqueles termos que são precedidos pelo prefixo “re”.

Neste trabalho, vamos usar referência às definições terminológicas definidas pela carta de Lisboa⁸ para “Renovação Urbana”, “Reabilitação Urbana”, “Revitalização” e “Renovação urbana”. Segundo a carta, “Renovação Urbana” é uma ação que implica demolição das estruturas morfológicas e tipológicas existentes em uma área urbana degradada e a sua conseqüente substituição por um novo padrão urbano, com novas edificações, atribuindo uma nova estrutura funcional a essa área. “Reabilitação Urbana” é uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a área existente por meio de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, econômicas e funcionais a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes. Isso exige o melhoramento das condições físicas do parque construído, instalação de equipamentos, infraestruturas, espaços públicos, mantendo a identidade e as características da área. “Revitalização Urbana” é uma ação que engloba operações destinadas a relançar a vida econômica e social de uma parte da cidade em decadência, visando, principalmente, à preservação do patrimônio histórico. A “Requalificação Urbana” aplica-se sobretudo a locais de “habitação”. Trata-se de operações destinadas a dar uma atividade adaptada a esse local no contexto atual.

A partir dessas definições, estabelecidas na Carta de Lisboa, chega-se no termo escolhido para designar a ação: “Reabilitação Urbana”. Este se adequa melhor aos objetivos da intervenção na Avenida W3 Sul pelo fato de ser o que pressupõe a preservação do ambiente construído e ocupado, mas também tem como prioridade trabalhar as potencialidades econômicas, sociais e funcionais. Reabilitação pode ser pensada ainda como ação que inclui a preservação da arquitetura comum e não apenas a de interesse histórico e concebe o patrimônio edificado em si como valor de recurso (SCHICCH, 2005).

1.3. O que é o verdadeiro problema?

Por que a avenida não conseguiu sobreviver à expansão da cidade e à oferta de mais espaços? Essa é a principal questão a qual este trabalho tenta responder. Até hoje é o principal eixo de transporte coletivo do centro da cidade, com um grande fluxo de pessoas, e está em uma área muito bem estabelecida.

1.4. Objetivo

Trazendo à tona as razões do declínio, espera-se poder chegar a estratégias capazes de alterar o fluxo de pessoas realizando atividades estacionárias de volta para a avenida, sendo assim o objetivo principal do trabalho a reabilitação da via. Procura-se com a reabilitação garantir um uso e ocupação democrático e sustentável, a preservação do

⁸ Carta de Lisboa. Sobre a Reabilitação Urbana Integração, foi escrita no *I Encontro Luso Brasileiro de Reabilitação Urbana Lisboa*, de 1995.

patrimônio cultural e ambiental, estimular a diversidade funcional, recuperar atividades econômicas e de permanência e buscar a complementaridade dos usos.

1.5. Procedimentos Metodológicos

O trabalho será dividido em quatro capítulos: o “Referencial Teórico”, o “Estudo de Caso”, a “Análise das Dimensões” e o “Considerações Finais e Diretrizes para Reabilitação”. O “Referencial Teórico” serve como revisão de conceitos e estudos relevantes à temática do trabalho e que vão ajudar em uma análise melhor da via e organização do trabalho. O referencial teórico será dividido em três partes: “Ruas como Espaço Público”, “Centros Urbanos Degradados” e “Reabilitação de centros urbanos no Brasil”. O segundo capítulo, o “Estudo de Caso” apresenta e compara as iniciativas que já foram tomadas ao longo do tempo para reverter o processo de degradação da Avenida W3 Sul.

No terceiro capítulo, a “Análise da Avenida”, será feita a análise das principais características da via. A área estudada envolve a Via W3 Sul desde a altura da quadra 16 até a quadra dois, na faixa das 500 nesse trecho, a via W2, e a parte das quadras 700 lindeira a via, incluindo as três grandes praças que se encontram no início da via. Com área de aproximadamente 625.994,48 m² e com a extensão de 5,2 km.

Figura 5 - Delimitação da área de Estudo



Fonte: A autora, 2015

Este capítulo será dividido em duas partes: o “Estudo das Dimensões” e a “Análise dos Resultados”. A escolha das dimensões que serão estudadas deu-se a partir da técnica de análise dimensional desenvolvida pelos professores Frederico de Holanda, Maria Elaine Kohlsdorf e Günter Kolsdorf. A técnica é um procedimento analítico abrangente que considera a arquitetura como realidade multidimensional. Analisando as classes de elementos, e seus respectivos atributos, em busca de identificar as maneiras pelas quais ele afeta a vida das pessoas. (HOLANDA, 2013).

Na técnica, as principais características do espaço são divididas em oito dimensões. Os “Aspectos Funcionais” avaliam se as atividades desempenhadas no local têm suporte material adequado para funcionar, questão que envolve acessibilidade, dimensionamento, entre outros aspectos. Os “Aspectos Bioclimáticos” avaliam a satisfação das expectativas de nosso corpo quanto a temperatura, umidade, aromas, movimentos do ar e luminosidade. Os “Aspectos Econômicos” avaliam questões de investimento e manutenção, padrão de uso do solo relativo à ociosidade e continuidade do uso da infraestrutura urbana. Os “Aspectos Sociológicos” avaliam se há condições almejadas de movermo-nos pelos lugares, ver e encontrar pessoas, as barreiras e permeabilidades, transparências e opacidades, cheios e vazios são impregnados de práticas sociais. Os “Aspectos Topoceptivos” avaliam se há uma identidade forte, facilmente memorável, estímulos visuais em quantidade, qualidade e

ordenação capazes de favorecer uma boa orientação. Os “Aspectos Afetivos” são relativos às sensações, emoções comunicadas pelo espaço. Os “Aspectos Simbólicos” avaliam se o espaço tem capacidade de simbolização ao representar algo exterior ou maior que ele. Os “Aspectos Estéticos” avaliam se há uma sensação de beleza e comunicação de uma visão de mundo.

Seguindo o processo apresentado no esquema abaixo, a quarta e última parte do trabalho “Considerações Finais e Diretrizes para Reabilitação” apresenta ideias para reabilitação da avenida.



2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Ruas como espaço público

A literatura de desenho urbano ressalta o papel e a necessidade de espaços públicos de qualidade para a experiência da vida pública e para interação social (JACOBS, 1961; LYNCH, 1984; GEHL 1987). Nas áreas urbanas, as ruas correspondem a uma parte significativa do espaço público (MEHTA, 2013). Pelo parâmetro da quantidade, as ruas são a principal manifestação do espaço público na cidade, Janes Jacob sugeriu que "...se fizermos o certo pelas nossas ruas em grande escala estamos fazendo o certo pela cidade como um todo" (JACOBS, 1993, p.314).

As pessoas dependem das ruas para atividades funcionais, sociais e recreativas do dia a dia. Ruas que se preocupam com essas atividades são associadas de maneira positiva ao crescimento econômico (FLORIDA, 2002). Pensar nas ruas como um espaço social mais do que apenas um canal de mobilidade é importante. Os espaços públicos servem para gerar, melhorar e sustentar o senso de comunidade além de poder oferecer conforto, relaxamento, engajamento passivo e ativo. Mas o que faz com que os espaços públicos tenham um alto nível de uso diário?

Existem diversas formas de uso do espaço, pedestres passam em uma calçada, crianças brincam perto das portas de casa, pessoas sentam em bancos e degraus. A variedade de atividades que podem ocorrer em um espaço público podem ser divididas de forma simplificada em três categorias: atividades necessárias, atividades opcionais e atividades sociais (GEHL, 1987). As atividades necessárias são aquelas que são mais ou menos obrigatórias, como ir à escola ou ao trabalho; em geral, atividades que estão relacionadas ao caminhar. Como essas atividades são necessárias, sua incidência depende menos das estruturas físicas do local. Atividades opcionais são aquelas que se participa apenas se houver o desejo de fazê-lo e se o local as tornam possíveis, como sentar em um banco para observar o movimento. Essas atividades são extremamente influenciadas pelo espaço físico ao seu redor. As atividades sociais são influenciadas pelas atividades opcionais, são quaisquer atividades que envolvem o contato social, mesmo que passivo. Uma rua viva, então, é uma rua com a presença de várias pessoas engajadas em atividades opcionais, que são atividades que levam a atividades sociais, e a presença dessas pessoas é uma das qualidades mais importantes do espaço público.

Vários estudos tentam relacionar o nível de usuários do espaço com fatores de escala macro da cidade, como fatores socioeconômicos, acessibilidade, pesquisas de origem e destino, densidade, entre outros. Embora esses fatores realmente estejam diretamente relacionados com a quantidade de pessoas no espaço, eles estão mais ligados às atividades necessárias. Tanto que, normalmente, mesmo que esses fatores macro sejam semelhantes, há variância entre o uso dos espaços da cidade, dependendo de outras características.

Nos estudos realizados sobre ruas comerciais por Vikas Mehta (2013), percebeu-se três características que quando diferentes, mesmo que todas as outras (macro) sejam iguais, afetam o uso de avenidas comerciais, essas características são: 1) os locais comunitários; 2) o uso do solo; e, 3) os aspectos físicos. O primeiro diz respeito aos estabelecimentos e espaços que se tornam espaços comunitários, lugares onde você possa encontrar amigos, vizinhos ou estranhos, gastar seu tempo livre e engajar-se em atividades. Esses locais dão um senso de história, memória, e conhecimento comunitário e geralmente são comércios

pequenos e independentes. O segundo ponto está relacionado à variedade de atividades, variedade de lojas. Quadras que oferecem uma mistura de locais para comer/beber, que oferecem lojas que suprem necessidades diárias/semanais e outros serviços mais esporádicos. E por fim, os aspectos físicos da rua e dos prédios adjacentes também são importantes. Oferta de locais para sentar, largura da calçada, sombra e a articulação das fachadas, com fachadas personalizadas e com grande permeabilidade, fazem com que as pessoas prefiram permanecer no local.

Concluindo, depois da dominação do carro, industrialização e segregação das funções, o espaço das cidades tornou-se mais maçante, e esses espaços vivos passaram a ser vistos como únicos, ou até mesmo exóticos (GEHL,2013). É possível reverter essa situação mudando características físicas, de uso do solo e estimulando o comércio local como foi visto.

2.2. Intervenções em áreas degradadas

Para uma melhor discussão a respeito de áreas urbanas deterioradas se faz necessária a definição do conceito de “deterioração urbana”. Segundo Vargas & Castilho (2006), dentro do conceito de deterioração, causas e efeitos, se confundem frequentemente e são designados de forma equivocada, o que pode prejudicar o processo recuperação da área. Além disso, as causas e efeitos podem ter origens internas ou externas à área (VILLAÇA & VARGAS, 2006).

São **causas internas** de deterioração, por exemplo, a alta poluição do ar, poluição visual, falta de vagas, aumento do preço do solo, mobiliário urbano deficiente ou inadequado, entre outros. Já **causas externas** têm relação, por exemplo, com a concorrência com outras áreas da cidade, seja por uma oferta de melhor qualidade de vida urbana, segurança, seja por preços imobiliários mais acessíveis e avanços tecnológicos encontrados principalmente em edificações mais novas que não são encontrados nos centros. E entre os **efeitos** se fala principalmente do êxodo de atividades, desocupação da área, apropriação indevida de espaços públicos e de edificações e falta de manutenção em geral.

Ou seja, a deterioração urbana ocorre por diversas causas, que estão relacionadas ao local ou à dinâmica da cidade, que acabam por causar uma alteração no fluxo que antes se dirigiria à área. Ao perceber quais foram as causas, é possível ver o que é necessário ser feito para atrair o fluxo de volta à área.

Ao longo do tempo, a deterioração urbana foi tratada em um certo padrão, devido a causas e efeitos comuns relacionados ao período que ocorreu. Os autores Vargas & Castilho (2006) fazem um apanhado das intervenções em áreas deterioradas e as juntam em três épocas principais que ocorrem ao longo do século XX: “Renovação Urbana”, “Preservação Urbana” e “Reinvenção Urbana”.

A “**Renovação Urbana**”, que ocorreu entre 1950 e 1970, teve como princípios norteadores as ideologias do modernismo. As principais causas do deterioramento apontadas nessa época eram os congestionamentos e o sucesso da suburbanização. Para resolver os problemas, ocorreram a construção/ampliação de rodovias e a construção de conjuntos arquitetônicos cívicos, corporativos e residenciais monofuncionais, muitas vezes no lugar de parcela do patrimônio, o que acabou resultando na segregação espacial da cidade.

A “**Preservação Urbana**”, que ocorreu entre 1970 e 1990, teve como princípios norteadores a crítica ao lugar comum, a valorização do patrimônio e a perspectiva humana (LYNCH, 1984; JACOBS,1961). As causas do deterioramento apontadas provinham principalmente da valorização dos carros e da aplicação dos ideais modernistas. Para atrair

as pessoas de volta ao centro, foi preciso recuperar edifícios, valorizar o uso misto, com destaque ao comércio e habitação e dar ênfase à viabilidade econômica dos empreendimentos, o que resultou na privatização de espaços públicos.

A “**Reinvenção Urbana**”, que ocorreu entre 1980 e 2006, teve como princípios a busca pelo diferente, a visibilidade do território e o poder da publicidade. As causas do deterioramento apontadas vinham da competição entre as cidades por investimentos e turistas e da globalização. Para recuperação da base econômica, geração de empregos e desenvolvimento do turismo, buscou-se tratar áreas além das áreas centrais, usar elementos inusitados, publicidade, melhoria da sinalização, acessibilidade e segurança, incentivo ao uso residencial e centros culturais e do comércio local. Isso resultou na gentrificação e visão das cidades como mercadoria.

A expansão urbana, muitas vezes, insere o centro histórico em um estado de competição com os novos centros, que normalmente não conseguem manter o papel de atrator de fluxo, precisando procurar outros fluxos ou mudar certas características para atrair de volta antigos fluxos, para isso é importante achar as causas certas, diferenciá-las dos efeitos e estabelecer objetivos claros para que as ações de intervenção sejam bem-sucedidas.

2.3. Reabilitações no Brasil

O Programa de Reabilitação de áreas centrais da Secretaria Nacional de Programas Urbanos criou um manual de reabilitação de áreas centrais onde mostra a agenda nacional para a reversão do quadro de exclusão socioterritorial que vem acontecendo e tem como principal foco a conversão de imóveis e áreas vazias em habitação. A oferta de habitação contribui tanto para a superação do déficit habitacional quanto para a transformação dos centros em locais de maior diversidade, o que leva a ambientes mais seguros e vivos e tem estado diretamente ligada ao sucesso de diversas intervenções já implementadas, o exemplo do pelourinho.

O Déficit Habitacional, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010, é de 7,9 milhões de moradias, enquanto existem 4,5 milhões de imóveis urbanos vagos. No Distrito Federal, o número de imóveis vagos é de 703.631, concentrados principalmente no centro. Trabalhar o aspecto habitacional nas áreas ociosas dos centros urbanos é uma maneira de trazer uma parcela da população para a cidade formal e dinamizar o centro.

Existem vários programas no Brasil que visam auxiliar a intervenção nos centros urbanos, devido principalmente à intensificação da preocupação com a garantia da função social das propriedades, a partir do ano 2000. Alguns dos programas e leis que apoiam essa temática e devem ser utilizados são o Programa Monumenta, O Programa de Preservação de Sítios Históricos, o Programa de Reabilitação de áreas centrais, o Estatuto da Cidade e a Lei nº 11.481 de 31 de maio de 2007.

O **Programa Monumenta** foi criado pelo Ministério da Cultura em 1997 visando à recuperação e preservação do patrimônio histórico e ao desenvolvimento econômico e social dos centros urbanos, financiados com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento.

O **Programa de Preservação dos sítios Históricos** foi criado em 2000 pela Caixa Econômica e visa à reabilitação de sítios históricos com ação integrada de preservação e desenvolvimento urbano. As ações são realizadas por meio de investimentos em habitação, infraestrutura, atividades comerciais, culturais, equipamentos comunitários e educação patrimonial.

O **Programa de Reabilitação de áreas urbanas centrais**, criado pelo Ministério das Cidades em 2004, tem como objetivos a contenção da periferização e ampliação do acesso à habitação. Proporciona a permanência da população residente e a atração de população não residente por meio de ações que promovam a diversidade funcional e social, identidade cultural, vitalidade econômica e preservação do patrimônio. Ele ajuda com a disponibilização de imóveis públicos e fundos para a execução das obras.

O **Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001)** estabelece diretrizes gerais para a política pública e oferece instrumentos urbanísticos que ajudam a garantir o direito à cidade a todos os cidadãos. Entre eles podemos citar a **operação consorciada, o parcelamento, edificação ou utilização compulsória, IPTU progressivo, desapropriação com títulos da dívida pública**, a definição de **Zeis**, o **Usucapião de Imóvel urbano**, o **Direito de Preempção**, a **Outorga onerosa** do direito de construir e da alteração do uso, a **transferência do Direito de construir**, a **concessão do Direito Real de Uso** e os **benefícios fiscais e tributários**.

A **Parceria Público Privada (Lei nº 11.079/2004)** regularizou o acordo entre administração pública e entes privados para aumentar a capacidade de levantar recursos em áreas onde as ações públicas são de interesse também do capital privado.

A **Lei nº 11.481 de 31 de maio de 2007** simplifica o processo de entrega de títulos e alienação de imóveis ociosos com a gratuidade cartorial para o primeiro registro em benefícios de habitações social e de até 70 metros quadrados.

3. ESTUDO DE CASO

Várias iniciativas para reverter o processo de degradação da W3 Sul foram tomadas ao longo do tempo, sendo que nenhuma foi realmente implantada até o momento. Em 1982, a Associação Comercial encomendou ao arquiteto Antônio Carlos Gomes um projeto de revitalização. Em 1997, foi discutida a revitalização urbana da W3 Sul com base no Projeto de Lei nº 1.780, de 25 de novembro de 1997. Em 1998, empresários unidos à prefeitura da W3 tentaram mudar a situação da via com propostas de iluminação e mais vagas. Em 2002, o Governo do Distrito Federal (GDF) assinou convênio com o Instituto dos Arquitetos do Brasil para a promoção do Concurso Nacional de Ideias e Estudos Preliminares de Arquitetura e Urbanismo para a Revitalização da Avenida W3, do qual participaram 22 projetos de todo o País. Em 2007, o GDF contratou o Instituto Jaime Lerner para desenvolver propostas urbanísticas em áreas distintas do Distrito Federal, entre elas uma proposta de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) para a W3. Vamos comparar as características das principais propostas apresentadas ao longo do tempo, para que se possa achar pontos compartilhados e não compartilhados entre elas.

3.1. Antônio Carlos Gomes a pedido da A. Comercial (1982)

Transformação da via em um Shopping Horizontal. Entre as propostas pode-se destacar: inversão do sentido da via W2; abertura das lojas simultaneamente para a W2 e W3; aumento do gabarito das quadras 500; retirada dos estacionamentos do canteiro central; aumento das calçadas; e criação de faixa de estacionamento a 45º junto as quadras 500 na W3.

3.2. GDF + IAB/DF - Concurso Nacional de Ideias e Estudos Preliminares de Arquitetura e Urbanismo para Revitalização das Avenidas W3 Sul e Norte (2002)

3.2.1. 1º Lugar - Equipe do Arquiteto Frederico Flósculo

A equipe composta por um arquiteto e um grupo de psicólogos do laboratório de psicologia ambiental da UnB apresentou uma proposta que enfatizava a organização comunitária e a reeducação empresarial. Entre as propostas, pode-se destacar: implementação de um corredor cultural; praças temáticas; recuperação de áreas públicas; implantação de circulação nos dois sentidos da via W2; condições adequadas de acessibilidade; criação de vagas de estacionamento em subsolo ou edifício-garagem; retirada de vagas de estacionamento do canteiro central; e proibição de uso misto nas áreas residenciais, quadras 700.

3.2.2. 2º Lugar - Equipe do Arquiteto Luis Antônio Reis

As propostas deste grupo foram formuladas em três grandes grupos: sistema de circulação, áreas residenciais e potencialização de usos.

Dentro do grupo de **sistema de circulação**, podemos destacar: redução do canteiro central e retirada do estacionamento desse canteiro; eliminação dos grandes estaciona-

mentos em superfície concentrando-os em garagens subterrâneas; passarelas de pedestres suspensas ou em subsolo; criação de viadutos no sentido transversal da avenida nas áreas mais próximas à zona central; correções geométricas viárias da via W3; e faixa preferencial para ônibus.

Dentro do grupo **área residencial**, podemos destacar as intervenções na: malha viária ligando as vias locais das quadras 700 Sul para aumentar a permeabilidade do sistema; e praças com estacionamento privativo para veículos de moradores.

Dentro do grupo **potencializações de usos**, podemos destacar: mudança de uso e gabarito nas quadras 700 e potencialização de usos nas Quadras 500, no trecho Sul; e elevação de gabarito de diversos setores que margeiam a W3 Sul, tomando como referência o gabarito máximo existente na via W3 Norte.

Figura 6 e 7 - Projeto de Luis Antônio Reis



Fonte: Vitruvius, 2002

3.2.3. 3º Lugar - Equipe do Arquiteto Frederico de Holanda

Este grupo apresentou propostas em função de seu contexto espacial a partir da identificação de problemas da via como um todo e nos dois trechos (sul e norte), dando ênfase aos aspectos configuracionais. Principais sugestões: ligação dos setores comerciais Sul e Norte por meio de praças-galeria por baixo da via; utilização do espaço das praças (700 Sul) para realização de feiras e concertos; criação de faixa exclusiva para transporte coletivo; construção de garagem subterrânea nas atuais áreas de estacionamento das entrequadras 500 Sul; criação de ciclovias no canteiro central da Avenida W3; a de gabarito da faixa das 500 para cinco pavimentos; criação de Marquises nos entre blocos das 500 Sul incentivando o uso; na faixa das 700 Sul, adoção de gabarito de três pavimentos com uso permitido de serviço, proibindo-se uso comercial.

Figura 8, 9 e 10 - Projeto de Frederico Holanda



Fonte: Vitruvius, 2002

3.2.4. Análise da Comissão Julgadora (2003)

Segundo a Comissão Julgadora, nenhuma das propostas apresentadas tinha condições de ser aplicada na íntegra, embora todas tivessem sugestões implantáveis. A proposta do 1º lugar teve grande aceitação pelo aproveitamento de oportunidades já existentes e pelo aproveitamento da vocação cultural da avenida, porém há necessidade também de outras medidas vistas nas outras propostas. Sendo assim, no final, as seguintes propostas foram consideradas para implementação: reforma da pavimentação criando condições de acessibilidade; aumento da área de calçada na W2 e organização da área de estacionamento; construção de garagens subterrâneas nos estacionamentos (500 Sul) transformando a área no térreo em um espaço livre público; correção na geometria das conexões transversais na Avenida W3; criação de praças temáticas (700 Sul); revitalização dos becos; permissão para implantação de serviços até a quadra 707 Sul, incluindo hotéis, pousadas e pensões; proibição de comércio nas quadras 700 Sul; condicionar a instalação de supermercados e grandes lojas; implantação de ciclovias; aberturas laterais dos blocos das 500; criação do corredor cultural; criação de faixa exclusiva para ônibus; e aumento do gabarito nas quadras 700 Sul para três pavimentos e das 500 para cinco pavimentos.

Figura 11 e 12 - Proposta preliminar do GDF (Sedhab, 2009)



Fonte: Sedhab, 2009

3.3. Programa Brasília Integrada - Veículo Leve sobre Trilhos (VLT, 2005)

O Governo do Distrito Federal pretende implantar uma linha de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) que partirá do aeroporto, passando pelo Terminal Asa Sul, W3 Sul e Norte, chegando ao final do Terminal Asa Norte, com 22,6 km. Os Veículos utilizados terão capacidade de transportar até 570 passageiros, estimando-se 120 mil passageiros por dia. Entre os objetivos do projeto podemos citar: melhoria da eficiência, qualidade e confiabilidade, desafogo do fluxo de veículos com transferência do usuário do automóvel para o transporte coletivo.

Os veículos que serão utilizados circularão em uma velocidade comercial de 30km/h ao longo da Avenida W3 e na velocidade máxima de 70 km/h. O ruído produzido pelo veículo é proveniente do atrito das rodas com os trilhos, já que o motor elétrico não produz ruído e corresponde a aproximadamente 10 carros ligados, mas já existem estudos do GDF que mostram que o ruído no total será reduzido devido à retirada dos ônibus e diminuição da frota de carros em cerca de 30%.

No entanto a obra foi suspensa pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) que não admitia o corte das árvores do canteiro central para implantação do veículo e completamente paralisada em 2011 por suspeita de irregularidade na concorrência pública. Apenas, em 2013, o Governo do Distrito Federal publicou o edital de qualificação das empresas interessadas em assumir o VLT, retomando o projeto. Hoje o projeto está previsto para ser implementado na faixa adjacente ao canteiro central, onde terão que ser feitos aterros para corrigir a declividade transversal inadequada ao trilho. A obra tem previsão de ficar pronta em 2018.

Figura 13 e 14 - Projeto do VLT



Fonte: Sedhab, 2009

3.4. Comparação das Propostas

Muitas ações coincidem entre os planos de intervenção, as que aparecem mais vezes são: a criação de praça no local da via no Setor Comercial Sul (SCS), melhora do corredor de transporte público, aumento do gabarito das 500, estacionamentos subterrâneos nas entrequadras, aumento do gabarito nas 700, retirada dos estacionamentos do canteiro central, uso misto nas 700 e acessibilidade. A recorrência dessas propostas por diferentes agentes mostra sua visibilidade e importância. Veja o quadro comparativo:

Quadro 1 - Comparativo entre propostas de intervenção na W3 Sul

Ações	A. C. G.	1 lugar	2 lugar	3 lugar	GDF	VLT
Praça SCS				✗	✗	✗
Inversão do sentido W2	✗					
Dois sentidos W2		✗				
VLT no canteiro central					✗	✗
Corredor exclusivo			✗	✗		
Aumento do gabarito 500	✗		✗	✗	✗	
Revitalização becos				✗	✗	
Estacionamento subterrâneo		✗	✗	✗	✗	✗
Aumento do gabarito 700			✗	✗	✗	
Retirada do estacionamento do Canteiro C.	✗	✗	✗		✗	✗
Estacionamento junto as 500 na W3	✗					
Corredor Cultural		✗			✗	
Praças Temáticas		✗			✗	
Uso Misto na 700			✗	✗	✗	
Acessibilidade	✗	✗	✗	✗	✗	
Ciclovias					✗	
Passarelas de Pedestres			✗			

Fonte: A autora, 2015

4. ANÁLISE DIMENSIONAL

Como já foi falado nos “Procedimentos Metodológicos” na Introdução neste capítulo, será feito um estudo abrangente da Via W3 Sul para que se possa analisar quais problemas levaram ao seu declínio e abandono. Para isso será usada a técnica da “Análise Dimensional” como foi citado em “Procedimentos Metodológicos” na Introdução. Serão estudados oito aspectos: Funcional, Bioclimático, Econômico, Sociológico, Topoceptivo, Simbólico, Afetivo e Estético.

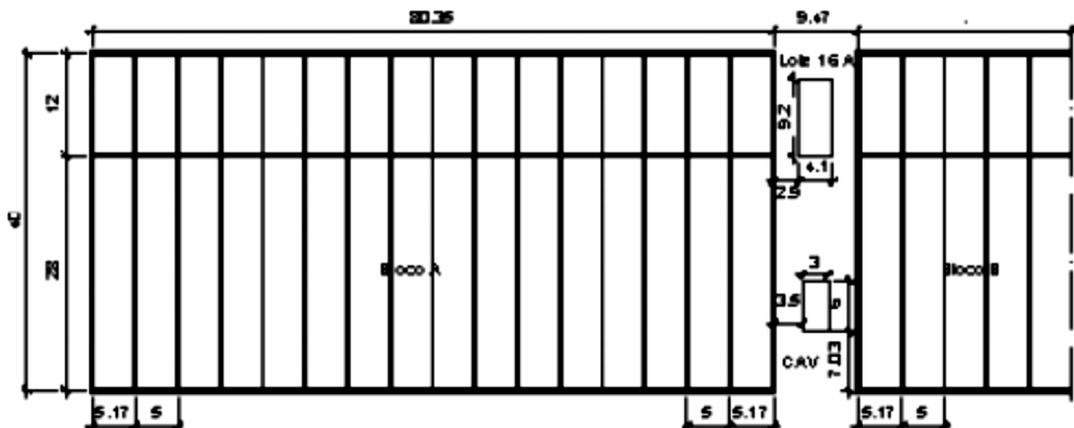
4.1. Aspectos Funcionais

4.1.1. Marcos Legais

O primeiro documento legal a respeito do uso e ocupação na faixa da 500 da via W3 foi o Decreto nº 596, de 8 de março de 1967. O Setor Comercial Residencial Sul (SCRS) é referenciado no Art. 42 junto com o Setor Comercial Residencial Norte, o Setor Comercial Local Residencial e o Setor de Habitações Geminadas para os seguintes usos: Residências econômicas; Comércio atacadista; Comércio varejista que, pela sua natureza, fique deslocado no setores comerciais norte e sul, tais como: comércio de peças de automóveis, oficinas mecânicas, excluindo lanternagem, comércio de material de construção e madeireiras, excluindo serraria; Depósitos de firmas comerciais; Escritório de firmas comerciais e industriais; Comércio de características locais, no caso do Setor Comercial Residencial Norte.

A primeira PR8⁹ sobre a W3 Sul, SCR/S - PR1/1 data também da década de 60 e estabelecia parâmetros para a W3 Sul como: O parcelamento em lotes comerciais de 5 m de frente e 40 m de profundidade situados entre as avenidas W3 e W2; O gabarito permitia a construção de dois pavimentos nos primeiros 12 m da fachada voltada para a W3 e um só pavimento dos 28 m restantes até o limite da W2; Era preciso permitir a passagem por dentro da loja aos pedestres entre as vias W2 e W3; O uso era exclusivamente para lojas de varejo.

Figura 15 - Configurações originais dos lotes

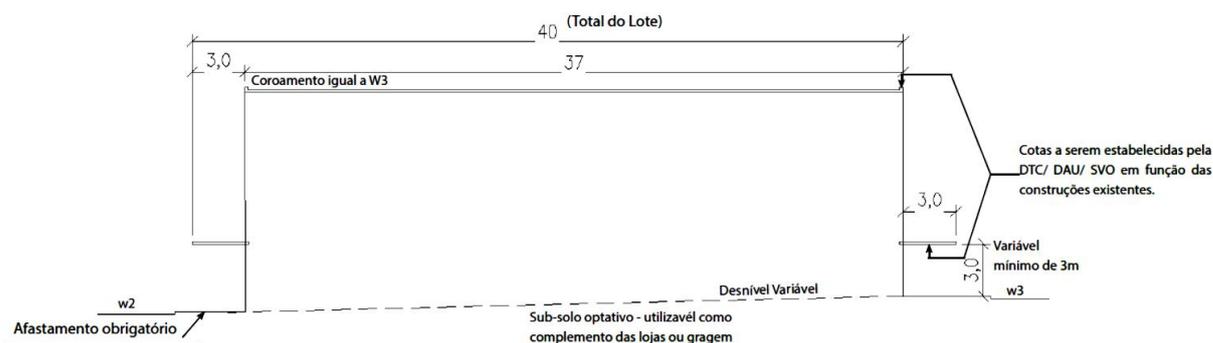


Fonte: Dossiê do Concurso de Ideias para a W3, 2001

⁹ Os antigos documentos que tratavam dos gabaritos, chamados hoje de normas de gabarito.

Essa norma foi alterada em 1975 autorizando, a partir de então, por meio do SCR/S - CE 1/3: Construção de três pavimentos em todo lote, para complementação das lojas ou construção de residências e/ou escritórios; Lojas abrangendo dois ou mais lotes; Acessos independentes para os pavimentos superiores; Térreo ocupado exclusivamente com lojas; Permissão de construção de subsolos como complementação das lojas ou área de estacionamento; Acesso aos lotes laterais dos blocos pela fachada lateral; Quando houver diferença de nível da W3 para a W2, o nº de pavimentos será em função da cota de coroamento da W3; Edificação de marquises na fachada voltada para a via W2, o que exigiu um afastamento de três metros nesta fachada, reduzindo o comprimento total da edificação para 37 metros.

Figura 16 - SCR/S - CE 1/3, corte do lote



Fonte: A autora, 2015

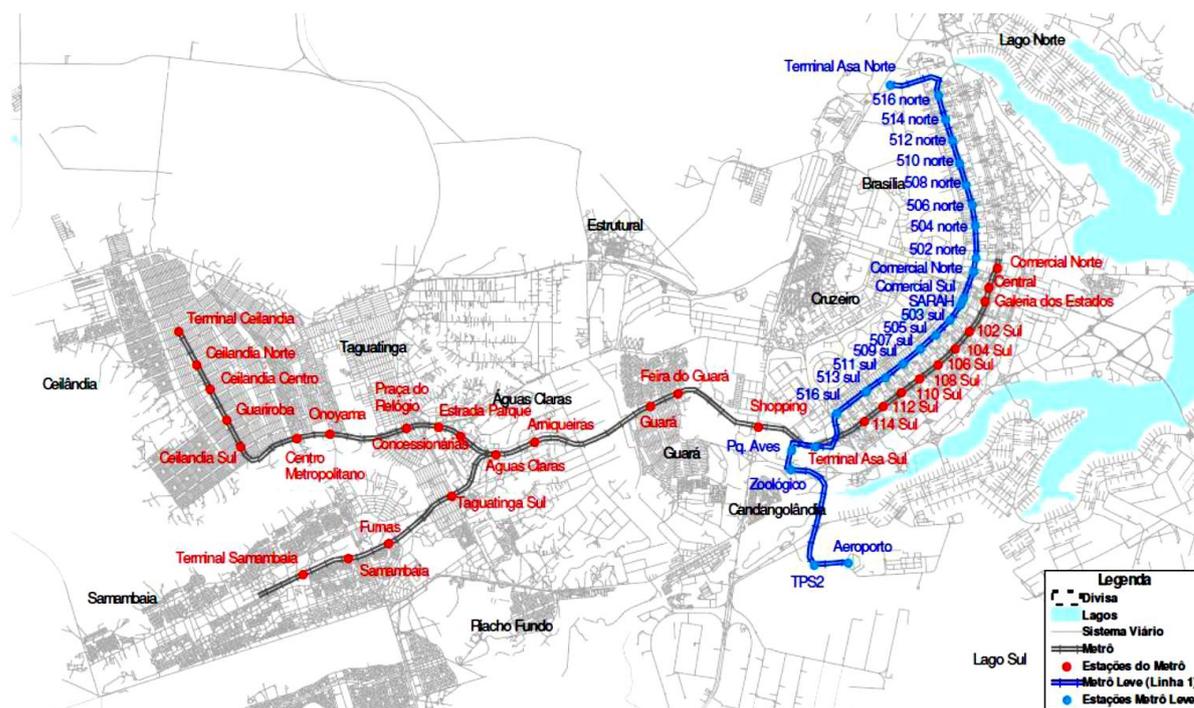
Também a Norma de Edificação, Uso e Gabarito (NGB) 4087 de 1987 fala a respeito da área de Habitações Individuais Geminadas e, para essa área, as seguintes regras se aplicam: Uso para Habitação Unifamiliar Geminada; Máxima de pavimentos permitidos: dois, com subsolo optativo; Altura máxima = 7 metros.

Essas normas se encontram desatualizadas, sendo que a última possui já 40 anos e precisavam ser revisadas para acompanhar o desenvolvimento da avenida que não vem seguindo sua maior parte, a exemplo do recuo de três metros das lojas em relação à via W2 para construção da marquise, da altura dos lotes das 500 e das casas geminadas e o uso exclusivo residencial para as casas da 700.

Um projeto de lei se propunha a atualizar o plano urbanístico de Brasília, o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCub), entretanto ele não foi aprovado pela Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF). Outros documentos urbanísticos recentes ao citarem a via são o do Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT) de 2009, que, no Art. 113, a área da via entrou no conjunto de Estratégias Prioritárias de Revitalização de Conjunto Urbanos. A necessidade de revitalização é justificada devido à alta concentração de postos de trabalho e o status de principal corredor de transporte e de circulação do Plano Piloto. A revitalização tem como objetivo qualificar os espaços públicos e as edificações por meio de parcerias público-privadas e da adoção de incentivos fiscais e tributários, estimular a introdução de atividades diversificadas de cultura e lazer, implementar propostas de integração de várias modalidades de circulação de veículos e pedestres e promover a regularização de edificações (PDOT, 2009).

Além desse, o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU), de 2004, prevê um corredor exclusivo de transporte coletivo na via utilizando o Metrô Leve (VLT) que ligaria o Aeroporto JK ao Terminal Asa Sul e ao Terminal Asa Norte (onde os ônibus iriam abastecer as linhas).

Figura 17 - Intervenções Ferroviárias no Distrito Federal



Fonte: PDTU, 2004

Além disso, a própria missão de monitoramento Reativo da UNESCO, quando visitou Brasília em 2012, reconhece a importância da via perante a cidade e a necessidade de um projeto de revitalização assim como a necessidade da implantação do VLT na via, haja vista os problemas enfrentados em termos de transporte público no Distrito Federal (UNESCO, 2012).

4.1.2. Dimensionamento

A via W3 possui no total seis faixas de rolamento, sendo três faixas exclusivas de ida e três faixas exclusivas de volta, separadas por um canteiro central. Esse canteiro central de 10 m de largura possui vários retornos onde em diversos trechos há oferta de vagas de estacionamento dispostas a 45°. Nos trechos da via onde encontramos as paradas de ônibus, ocorre um recuo da calçada para a parada deles.

A via W2 é bastante irregular, alguns trechos não possuem calçada, e os que possuem variam muito em tamanho. Ela possui vagas dos dois lados, sendo as vagas viradas para as superquadras de 90° e as vagas viradas para o comércio de 45°. A faixa única possui largura suficiente para passagem de dois veículos. Os cortes a seguir apresentam a maioria das configurações morfológicas presentes na via:

Figura 18 - Mapa Chave dos Cortes



Fonte: A autora, 2015

Figura 19 - Corte 01 - Casas perpendiculares à via e ao comércio



Fonte: A autora, 2015

Figura 20 - Corte 02 - Paradas de ônibus



Fonte: A autora, 2015

Figura 21 - Corte 03 - Casas perpendiculares às subidas para a via W4 e comércio



Fonte: A autora, 2015

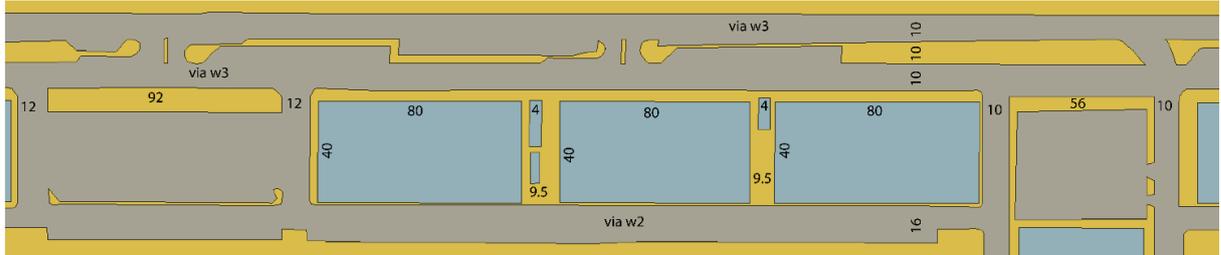
Figura 22 - Corte 04 - Casas paralelas às vias encontradas da 703 a 707 e comércio



Fonte: A autora, 2015

O tamanho das quadras 500 seguem um padrão com poucas variações tendo três blocos homogêneos em cada quadra. Entretanto as quadras da 700 não seguem sempre o mesmo padrão. Existem quadras de diversos tamanhos. Apenas as quadras 703 a 707, seguem o alinhamento das Superquadras e no lugar das entrequadras estão as grandes praças. Os quatro tipos diferentes de ordenamentos para as quadras residenciais das 700 são apresentados nas figuras a seguir.

Figura 23 - Ordenamento das 500



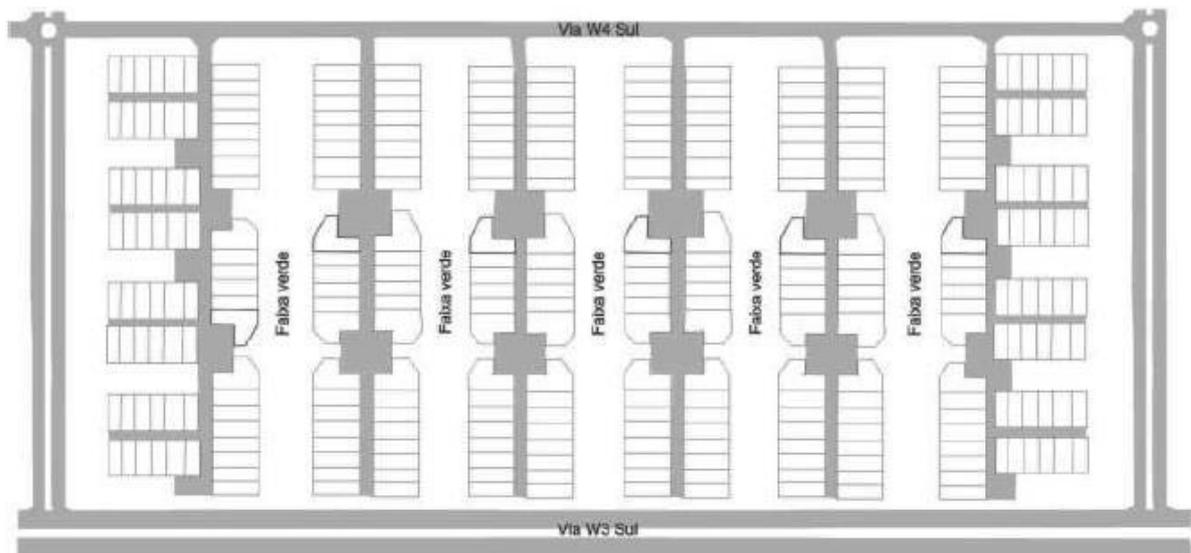
Fonte: A autora, 2015

Figura 24 - Tipo de ordenamento das casas das 700



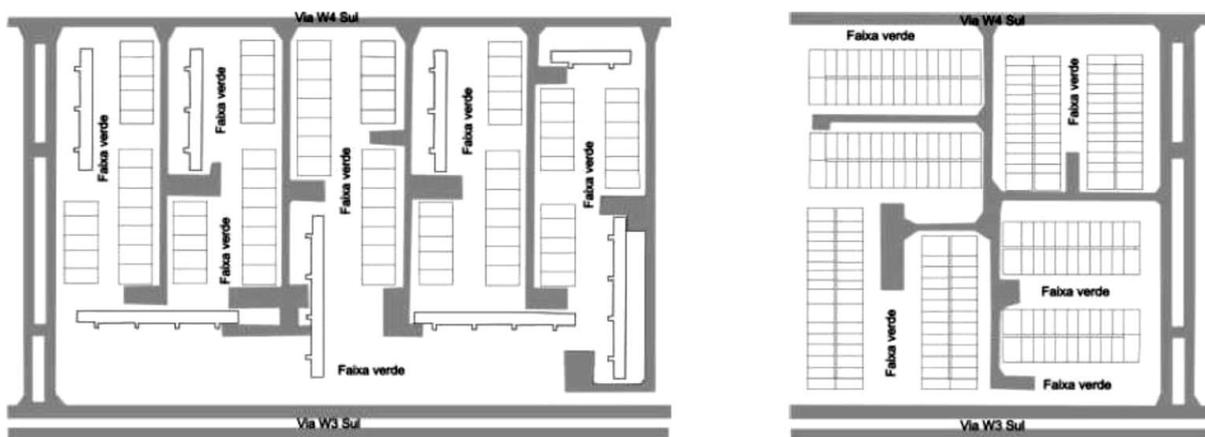
Fonte: Brandão, 2009

Figura 25 - Ordenamento Tipo 01, conjunto com duas quadras



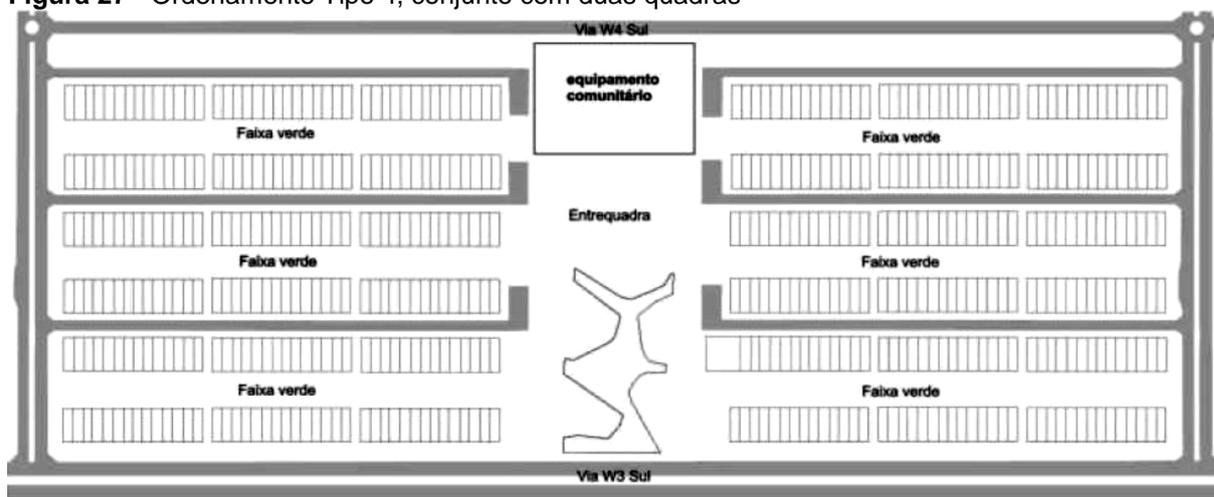
Fonte: Brandão, 2009

Figura 26 - Ordenamento tipo 2 e 3



Fonte: Brandão, 2009

Figura 27 - Ordenamento Tipo 4, conjunto com duas quadras



Fonte: Brandão, 2009

Figura 28 e 29 - Puxadinho sobre as lajes dos prédios



Fonte: http://correiobraziliense.lugarcerto.com.br/app/noticia/ultimas/2014/03/25/interna_noticias.48117/construcoes-sobre-predios-estao-cada-vez-mais-comuns-na-w3-sul.shtml, 2014

O gabarito é, provavelmente, a característica morfológica mais irregular da via. A altura máxima das quadras das 700 quase nunca é cumprida; a maioria das casas ultrapassa as cotas permitidas. A altura dos blocos da 500 varia de um a três andares. A cota de coroamento permitida equivale a aproximadamente três andares e varia de acordo com a declividade da via, de modo que os blocos virados para a W3 deveriam apresentar-se de forma homogênea se seguissem a cota. A área sofre hoje inclusive com puxadinhos sobre a laje dos blocos, estruturas que além de afetarem a estética geral, afetam também a segurança estrutural e de incêndio dos blocos.

Figura 30, 31, 32 e 33 - Mapa de Gabarito

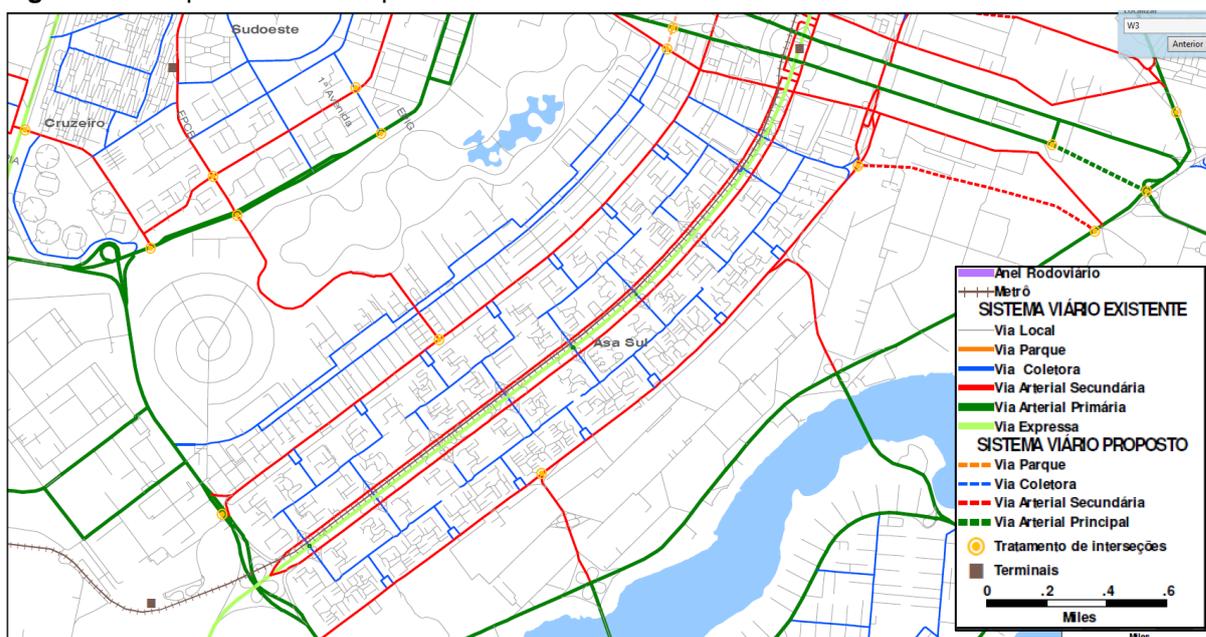


Fonte: A autora, 2015

4.1.3. Operação Viária

A Avenida W3 e a Via W2 receberam esse nome devido a sua localização, uma vez que são a 2ª e 3ª via a Oeste do Eixo Rodoviário. Dentro da organização viária de Brasília, a via se caracteriza como sendo Arterial Secundária. Isso quer dizer que ela tem sua função igualmente dividida entre mobilidade e acessibilidade e abastece as vias arteriais primárias que têm como principal função a mobilidade. A velocidade regulamentada da via é de 60 km/h, enquanto a da via W2, que é classificada como local, é de 40 km/h e possui função de acesso aos lotes e de via de serviço, sendo onde acontecem os abastecimentos e coleta de lixo (apesar de estes lugares não estarem demarcados).

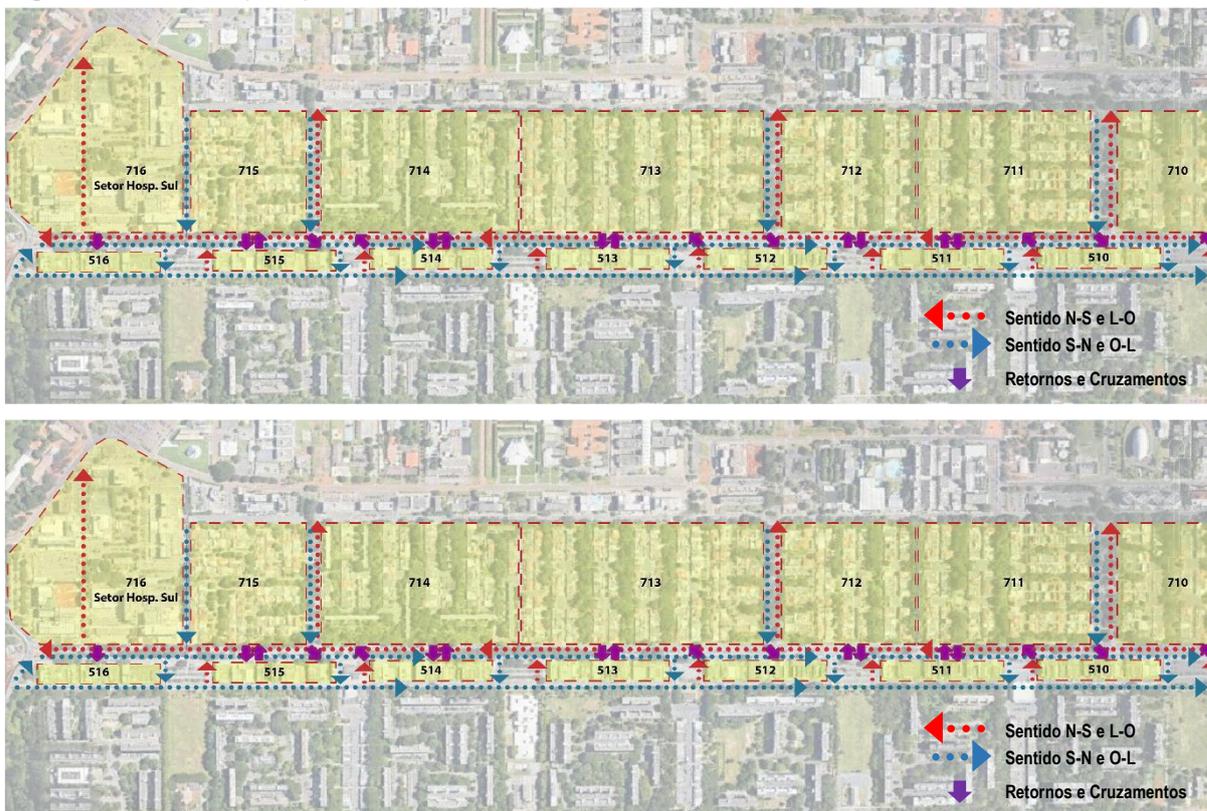
Figura 34 - Esquema da hierarquia viária da asa sul



Fonte: PDTU, 2004

Em relação à operação de tráfego, existem na W3 três faixas no sentido S-N e três faixas no sentido N-S, as duas abastecendo vias arteriais primárias, o eixo Monumental e via do Setor Policial. Em relação à passagem L-O, existem dois tipos de cruzamento na via, o direto que acontece da 502 a 507 e o indireto que acontece no resto da via. Em adição, a via possui vários retornos em sua extensão. A via W2 segue o sentido das faixas da W3 que dão acesso a elas, o sentido S-N, com exceção da 516 que segue no sentido contrário. A via W2 não é contínua, possuindo uma quebra a cada duas quadras, quando é interrompida pela via do comércio local sul.

Figura 35 e 36 - Mapa Operacional



Fonte: A autora, 2015

A respeito da oferta de vagas, utilizando a quadra 512 como exemplo para fazer uma contagem, chegou-se ao número total de 412 vagas para uma quadra com bolsão de estacionamento. Segundo a Companhia de Desenvolvimento Habitacional do Distrito Federal (Codhab), o número de vagas necessárias para centros comerciais varejistas equivale a uma vaga para cada 45 m². Cada quadra possui no seu nível térreo 9.600 m²; a quantidade de vagas necessárias seria de 213,4 vagas, isso sem levar em consideração os andares superiores, já que não se tem um levantamento adequado da porcentagem residencial e de serviço existente.

Figura 37 - Contagem das vagas



Fonte: A autora, 2015

Em relação ao nível de serviço da via (capacidade de acomodação do fluxo de tráfego), utilizando os parâmetros do *Highway Capacity Manual* (HCM) que usa a relação entre classe, capacidade e velocidade chegamos à capacidade da via W3 que é equivalente a 1400 uvp¹⁰/h/faixa, sendo no total por sentido 4200 uvp/h/faixa e da W2 com 800 uvp/h/faixa.

Quadro 2 - Tabela de Capacidades do HCM

Classificação	Capacidade (UVP/h/faixa)	Velocidade
Expressa	1800	80
Arterial I	1600	70
Arterial II	1400	60
Coletora I e II	1000	50
Local I	800	40
Local II	400	30

Fonte: Sedhab, 2009

Uma pesquisa feita pela empresa Altran Tcbr, em 2005, realizou uma contagem na via W3 que chegou a um total de 1.560 uvp no sentido Norte-Sul. A partir dessa contagem é possível estimar o nível de serviço dividindo o volume obtido por pesquisa pela capacidade da via. Então no caso, $1560/4200 = 0,37$. O que indica um nível de serviço "B", numa escala de "A" à "F", onde "A" representa o fluxo livre e "F" - forçado.

Quadro 3 - Tabela de Níveis de Serviço do HCM

Volume / Capacidade (V/C)	Nível de Serviço (NS)
< 0,30	A (fluxo livre)
0,31 a 0,40	B (fluxo livre – leves retardamentos)
0,41 a 0,50	C (fluxo estável – retardamentos aceitáveis)
0,51 a 0,60	D (tendência a fluxo instável)
0,61 a 0,70	E (fluxo instável)
> 0,71	F (fluxo forçado)

Fonte: Sedhab, 2009

O nível de serviço da via W2 foi estudado no relatório do Metrô/DF para implantação do VLT, onde foi estudada a possibilidade de inversão do sentido ou adoção de duplo sentido, com a conclusão que a situação onde o tráfego flui melhor é a situação atual.

4.1.4. Operação de Transporte Coletivo

A via é ainda hoje o principal eixo de transporte público dentro da área tombada e conta com duas faixas exclusivas para ônibus: uma no sentido norte-sul (que é abastecida por 129 linhas de ônibus) e outra no sentido sul-norte (que é abastecida por 83 linhas de ônibus). Elas foram implantadas nas faixas da direita, próximas ao comércio e às casas, podendo ser cruzadas pelas faixas de carros nas entradas e saídas das quadras; suas linhas têm origem e destino em praticamente todos os bairros do Distrito Federal.

¹⁰ UVP = Unidade de Veículo Padrão. Sendo os seguintes índices de equivalência em relação ao veículo de passeio: automóvel = 1,0; ônibus = 2,25; caminhão = 2,0. Então, calcula-se a capacidade de unidades de veículos na via e não a capacidade de carros.

Figura 38 - Trânsito na faixa exclusiva

Fonte: <http://allanbarbosa.com.br/site/?p=1112>. 2014

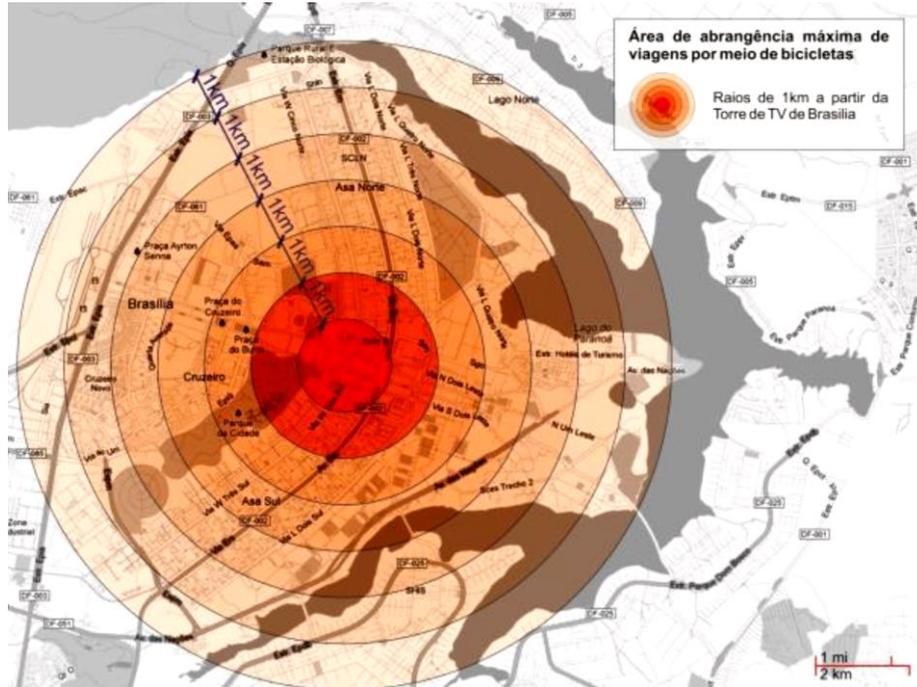
A implementação da faixa exclusiva pode acarretar uma melhoria no tempo das viagens, mas ela não aumenta a capacidade do sistema, que depende, na verdade, da reorganização das viagens para que haja um maior número de partidas ou de ônibus maiores. Sua implementação só é indicada quando o tráfego geral está causando retardos aos ônibus. No caso da W3, devido ao grande número de linhas de ônibus que passam pela via, nos horários de pico acaba ocorrendo queda da mobilidade na própria faixa exclusiva, e como a faixa exclusiva não aumenta a capacidade do sistema, os ônibus continuam lotados. É percebida então aqui a necessidade de se conceber uma política que abarque a racionalização do sistema, com a eliminação da sobreposição dos serviços, interligação com os demais modais, aumento da capacidade, acessibilidade, conforto e segurança.

4.1.5. Operação do Transporte Ciclovitário

O Governo do Distrito Federal implantou uma extensa rede de ciclovias por todo o DF durante os últimos anos. São cerca de 313 km que ainda devem chegar a 600 km, algumas delas passando nos arredores da via W3. Apesar de contar com um sistema tão extenso, ele ainda é bastante fragmentado, e a cidade possui pouquíssima infraestrutura de apoio. Não existe ainda uma conexão entre esse meio de transporte e o transporte público, sendo que as bicicletas não podem ser levadas nos ônibus e os metrô disponibilizam apenas um vagão com a capacidade para quatro bicicletas. A oferta de bicicletários é muito escassa, e as ciclovias são ainda mal-iluminadas e malsinalizadas. A Asa Sul, o bairro onde a via W3 se encontra ainda não está com as ciclovias consolidadas. As únicas já construídas são a paralela à L2, na 400 e a paralela à W4, na 700; a ligação Leste-Oeste ainda é inexistente.

Vários estudos apontam para um limite de conforto o raio de 7,5 km para deslocamentos com bicicleta, percurso que corresponde a um tempo médio de 30 minutos em uma velocidade média de 15 km/h, mostrando que a área do Plano Piloto tem grande potencial para esse tipo de locomoção (CARVALHO, 2008).

Figura 39 - Raio de abrangência da bicicleta no plano Piloto



Fonte: Carvalho, 2008

4.1.6. Operação de Mobilidade dos Pedestres

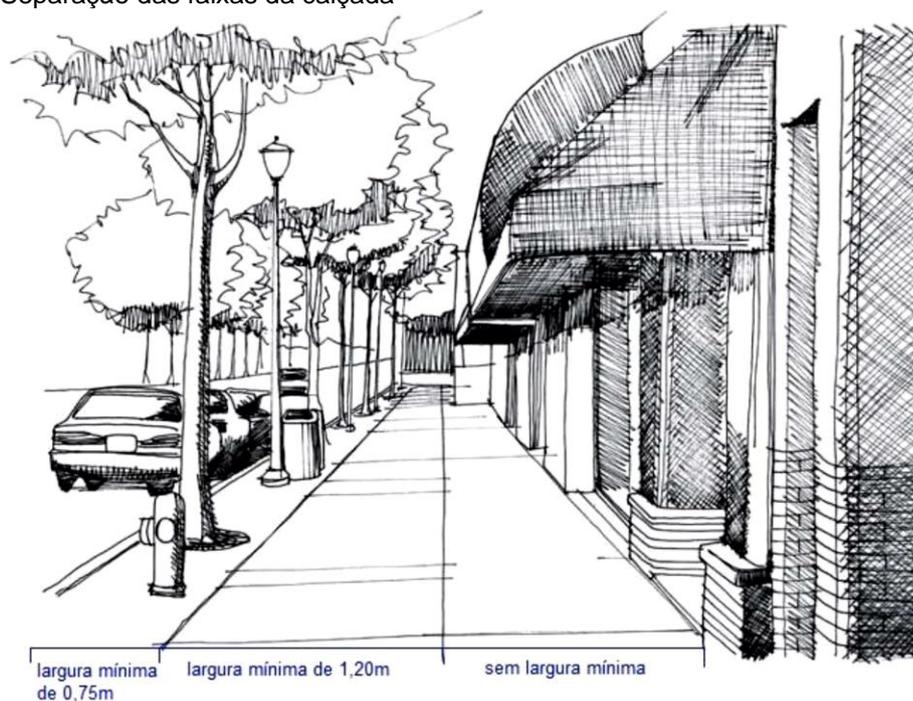
Várias mudanças de infraestrutura ocorreram na via ao longo do tempo para dar prioridade ao carro que levaram à perda de espaço do pedestre. As principais mudanças estruturais que acabaram por prejudicar o passeio contínuo dos pedestres foram o desmembramento dos lotes “B” da Entrequadra Sul (EQS), (ver Figuras 40 e 41) e o acréscimo de cruzamentos para o acesso às 900, onde os pedestres precisam esperar dois tempos de sinal para poderem atravessar a rua.

Figura 40 e 41 - Mudanças físicas que levaram à perda de espaço do pedestre



Fonte: A autora, 2015

Figura 42 - Separação das faixas da calçada



Fonte: PMSP - Cartilha Passeio livre, 2006

Em adição às calçadas existentes não seguem regras básicas de qualidade e acessibilidade. As calçadas geralmente são compostas de três elementos, a *faixa de serviço*, destinada aos equipamentos urbanos e vegetação, a *faixa livre*, destinada à circulação desimpedida dos pedestres e a *faixa de acesso*, que pode ser usada por mobiliários temporários dos lotes que não interfiram com a faixa livre. Na falta de espaço, a única faixa obrigatória é a livre, a largura mínima da faixa de serviço é de 0,75 cm segundo o Decreto nº 33.740, de 2012, devido às dimensões dos equipamentos e vegetações. A calçadas da W3 nem sempre deixam a faixa livre desimpedida, havendo uma confusão entre as fronteiras da faixa livre e a de serviço, além da má conservação e pavimentação inadequada.

Figura 43, 44 e 45 - Calçadas da via W2 e da via W3 na área das 700



Fonte: A autora, 2015

De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), NBR 9050, os Decretos nº 33.740 e 33.741, de 28 de junho de 2012, o Código de Edificações do Distrito Federal, Lei nº 2.105 de 08 de outubro de 1998 e Decreto nº 19.915, de 17 de dezembro de 1998, a principal destinação das calçadas é o trânsito de pedestres e excepcionalmente ciclistas, e quando possível a implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros. Para assegurar o trânsito livre e seguro, a faixa livre precisa ter largura mínima de dois metros livres de barreiras, inclinação máxima de 3%, superfície regular, lisa e antiderrapante; os desníveis devem ser vencidos por meio de rampas (de largura mínima de 1,20 m, inclinação máxima de 8,33% e com material antiderrapante diferenciado do restante do piso da calçada), implantação de faixa tátil de percurso destinadas a deficientes visuais.

Praticamente nenhuma dessas normas é cumprida pelas calçadas da via. Jan Gehl (2012) propõe que o raio confortável para percursos a pé seja de 1 km, trajeto que é percorrido em média em 12 minutos a uma velocidade média de 5 km/h. As paradas de ônibus na via se encontram de 350 m a 750 m uma da outra, estando então a distâncias bastante confortáveis. Além disso, cada quadra possui em média 265 m também sendo facilmente percorrida.

Quadro 4 - Calçadas da via W2 e da via W3 na área das 700 e 500

	CALÇADA W3 - 500	CALÇADA W3 - 700	CALÇADA W2 - 500
FAIXA LIVRE	4 m	1,5 m (livre apenas da quadra 708 a 715).	0,2 m - 2 m.
FAIXA DE SERVIÇO	1 m	3 m.	-
FAIXA DE ACESSO	-	4,5 m (da quadra 703 a 705) 2,5 m (da quadra 706 a 707).	Ocorre recuo de 3m em algumas lojas.
PAVIMENTAÇÃO	Pedra portuguesa original e azulejo.	Placas de concreto da quadra 708 a 716 e pedra portuguesa da quadra 703 a 707.	Concreto não pigmentado.
CONSERVAÇÃO	Péssima. Buracos frequentes e lixo jogado na rua.	Péssima. Buracos e relevos causados por dilatação.	Péssima. Lixo e relevos causados pela dilatação e árvores.
ACESSIBILIDADE	Faltam rampas, piso liso na faixa livre e sinalização para deficientes visuais.	Faltam rampas, sinalização para deficientes visuais, carros impedem a passagem da quadra 703 a 707.	Não possui a largura mínima, faltam rampas e sinalização para deficientes visuais.

Fonte: A autora, 2015

Os mapas a seguir demonstram a operação da via em relação ao sistema de mobilidade dos pedestres, ciclistas e do transporte público.

Figura 46 e 47 - Mapa operacional de ciclovias, transporte público e pedestres



Fonte: A autora, 2015

4.1.7. Uso, Ocupação e Abrangência

O uso do solo trata a respeito das diversas atividades que são permitidas por lei para cada zona da cidade. Esses usos são estabelecidos devido a fatores como a geração de

tráfego, ruído noturno ou diurno, geração de riscos (explosão, incêndio...). Para metodologia da análise da área estudada, vamos separar os usos e abrangência da seguinte forma: Residencial Unifamiliar, Residencial Multifamiliar, Comercial, Alimentação, Serviços, Religioso, Educacional, Saúde, Institucional e Hotelaria de Abrangência Local (usos diários), Abrangência Central (usos regulares) ou Abrangência Regional (usos esporádicos).

Figura 48, 49, 50 e 51 - Mapas de Uso ou Ocupação

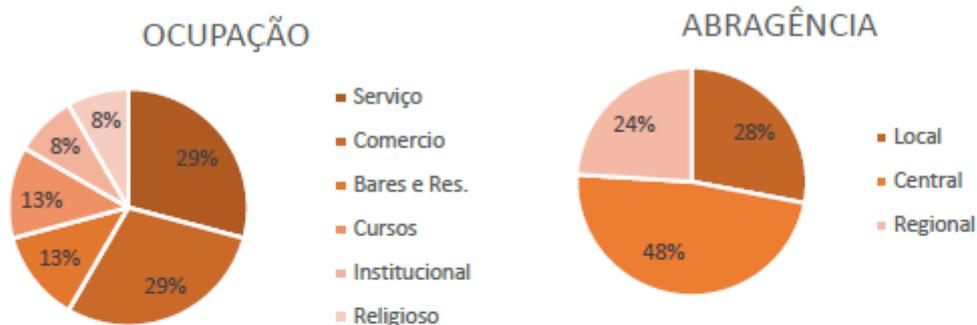


Fonte: A autora, 2015



4.1.8. Principais Ramos: Uso, Ocupação e Abrangência

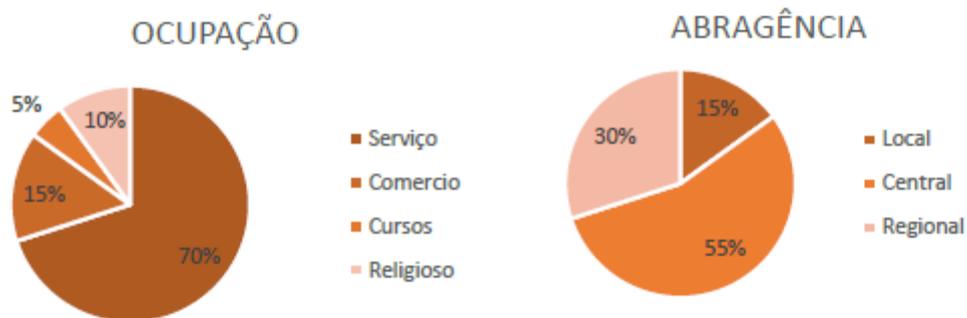
516 – Principais Ramos: Farmácias e Agências bancárias



516/515 – Estacionamento

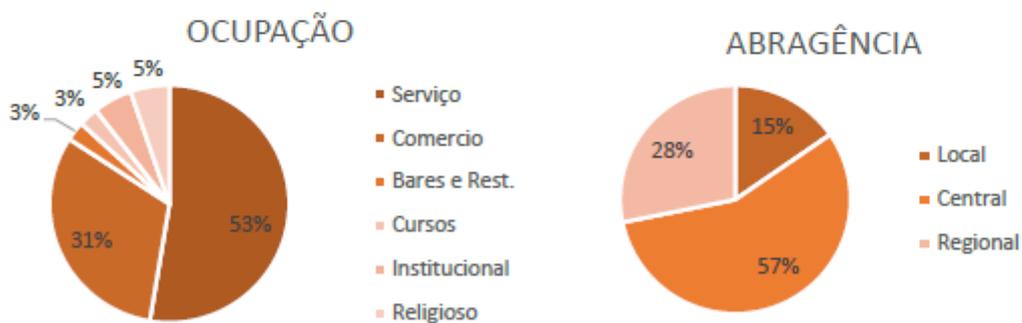
Atividades não regulamentadas: Venda de Frutas e lanches (6), Chaveiro.

515 – Principal Ramo: Pneus e Serviços Automotivos



515/514 - Posto de Saúde

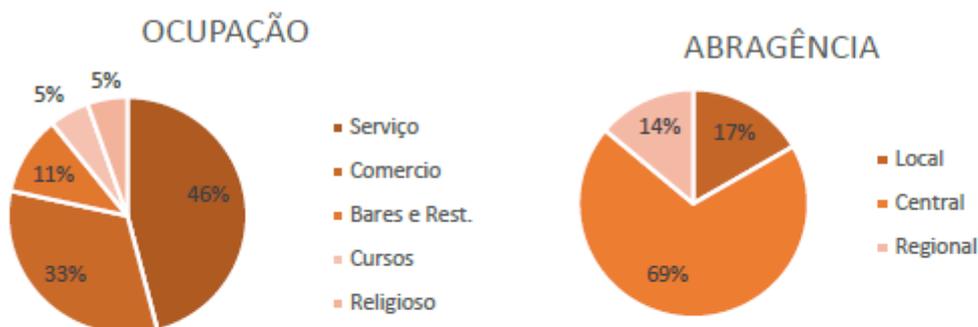
514 - Principais Ramos: Serviços Automotivos e Móveis para Escritório



514/513 – Estacionamento

Atividades não regulamentadas: Venda de Lanches (2).

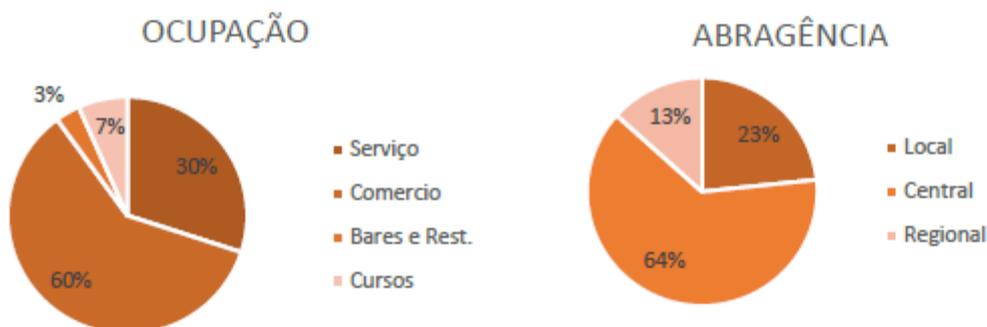
513 – Principal Ramo: Serviços Automotivos, Ferragens/Metals e Agência Bancária



513/512 – Estacionamento

Atividades não regulamentadas: Oficina, Lanche

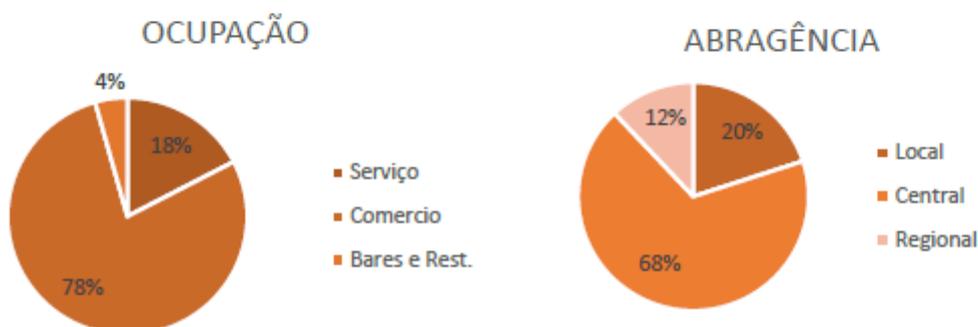
512 – Principal Ramo: Serviços Automotivos



512/511 – Estacionamento

Atividades não regulamentadas:

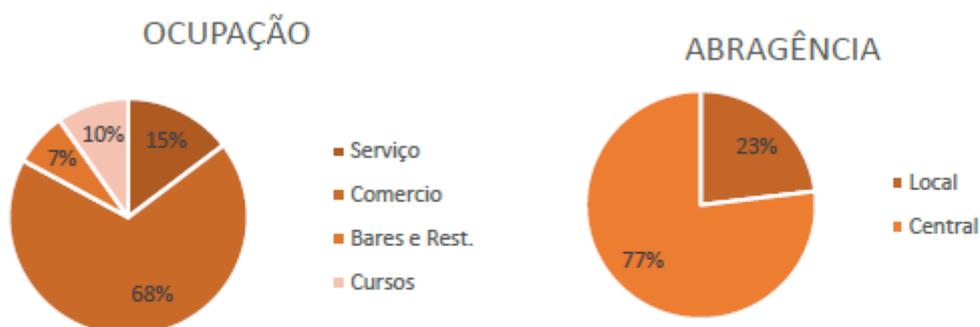
511 – Principal Ramo: Ferragens, Tecidos e Instrumentos Musicais



511/510 – Estacionamento

Atividades não regulamentadas:

510 – Principal Ramo: Produtos Infantis, Agropecuários/Pet Shop e Tecidos



510/509 – Estacionamento

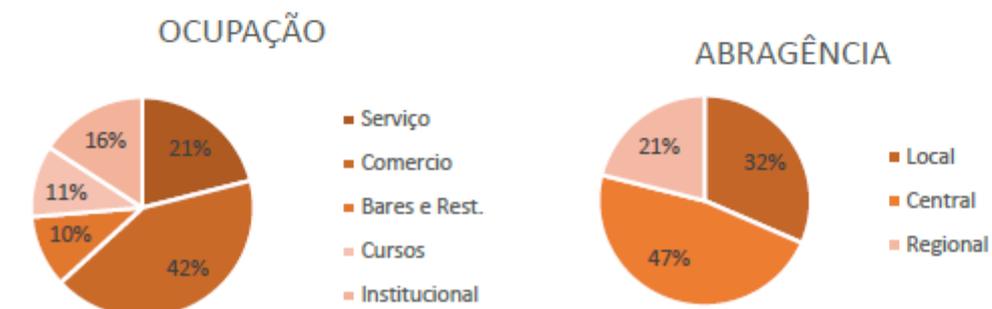
Atividades não regulamentadas:

509 – Principal Ramo: Aluguel de roupas, Salão de Beleza e Moda íntima



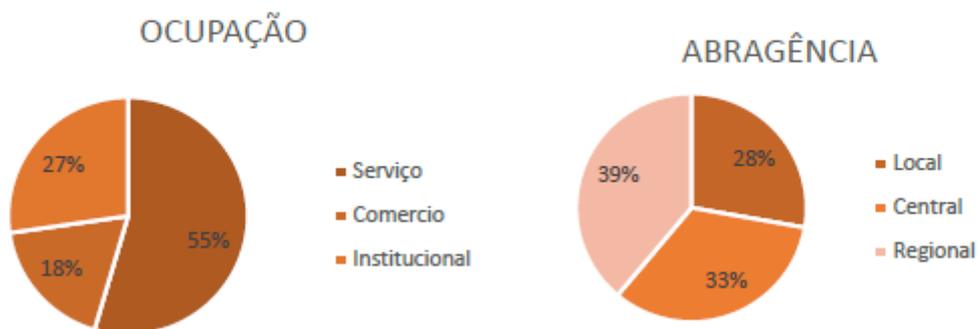
509/508 – Posto de Saúde

508 – Principal Ramo: Institucional



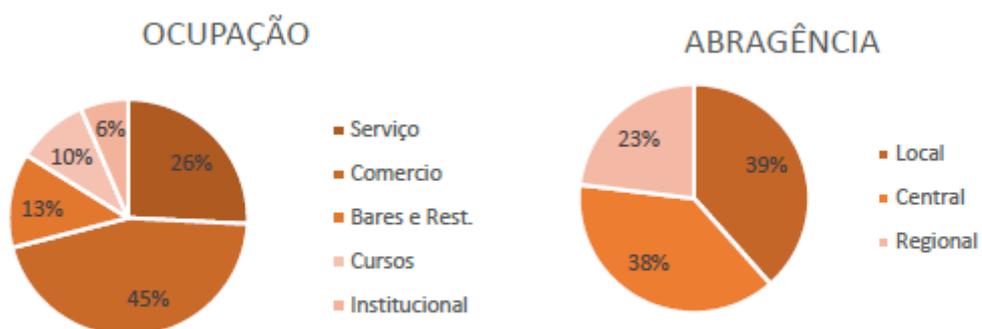
508/507 – Escola Parque

507 – Principal Ramo: Institucional



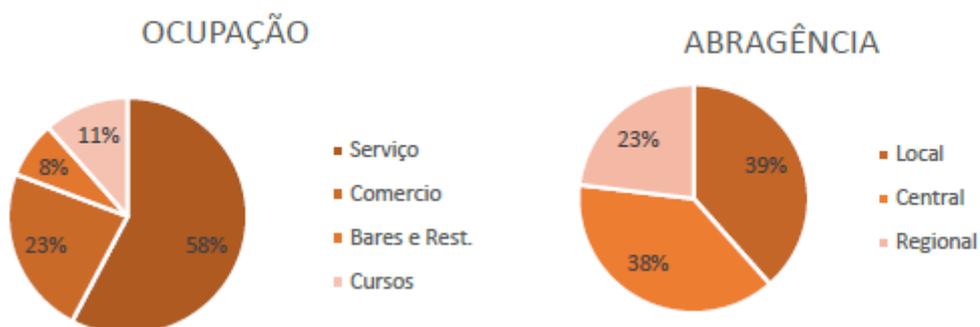
507/506 – Biblioteca Demonstrativa

506 – Principal Ramo: Concessionária e Artigos diversos.



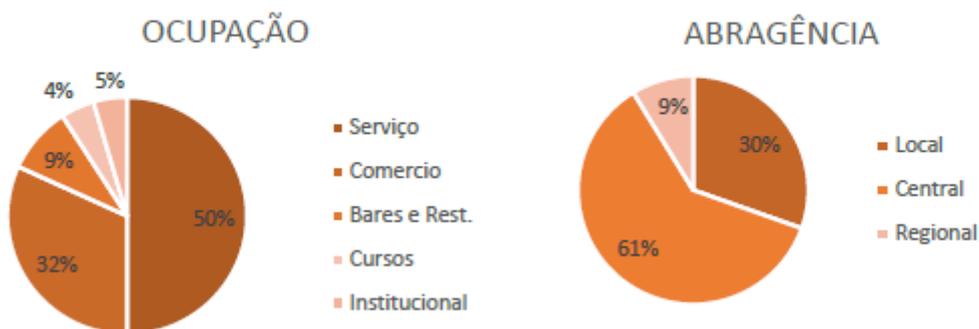
506/505 - Estacionamento

505 – Principal Ramo: Cursos Superiores e Salão de Beleza



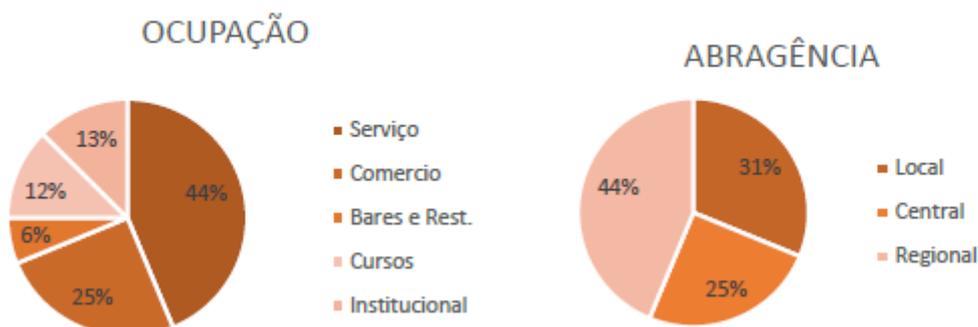
505/504 - Sesc

504 – Principal Ramo: Agência Bancária



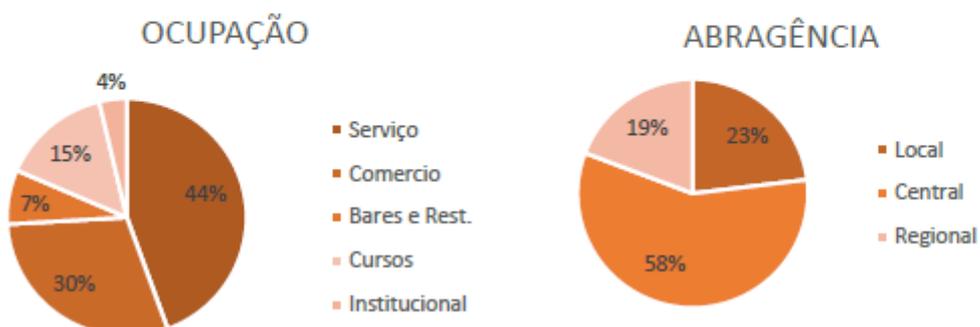
504/503 – Estacionamento

503 – Lojas Fechadas: 11 – Principal Ramo: Cursos Superiores e Instituições



503/502 - Estacionamento

502 – Principal Ramo: Cursos Superiores e Agências Bancárias



Podemos ver também exemplos de uso comercial nas quadras residenciais do Setor de Habitações Individuais Geminadas Sul (SHIGS), principalmente no trecho da 703 a 707 que possuem lotes paralelos e próximos à via. O Quadro 5 demonstra essa situação de acordo com observação pessoal e levantamento feito em 2008 (CASTELO, 2008).

Quadro 5 - Levantamento do comércio e serviço nas 700

Quadra	Tipo de Uso	Frequência	Localização
703	Escritório de Advocacia	01	De frente para a W3
	Pousada	01	De frente para a W3
	Pousada	01	Quadra Interna
	Sindicato	01	De frente para a W3
704	Pousada	02	De frente para a W3
	Salão de beleza	02	De frente para a W3
	Brechó	01	De frente para a W3
	Acupuntura e Otorrino	01	Quadra Interna
	Escritório de Advocacia	01	De frente para a W4
706	Brechó	01	De frente para a W3
	Consultório Espírita	01	De frente para a W3
	Pousada	01	De frente para a W3
	Salão de beleza	02	De frente para a W3
707	Pousada	02	De frente para a W3
	Xerox	01	De frente para a W3
710	Vidente	01	Subida entre 710/711
711	Vidente	01	De frente para a W3
	Escritório de Advocacia	01	De frente para a W3
712	Ateliê de Arte	01	Subida entre 712/713
713	Sabonetes à base de mel	01	De frente para a W3
	Brechó	01	Quadra Interna
	Escritório de Advocacia	01	Quadra Interna

Fonte: A autora, 2015

4.2. Aspectos Bioclimáticos

O clima em Brasília é “tropical de Savana” com estação seca 10,¹¹ com temperaturas médias mensais sempre superiores a 18° C e precipitação média de 1.540 milímetros anuais, concentrados entre os meses de outubro e abril, representando 85% do total de chuva anual. Durante a estação seca, os níveis de umidade relativa do ar caem bastante, ficando muitas vezes a baixo de 30%, sendo que o ideal segundo a OMS (Organização Mundial de Saúde) é de 60%. A menor umidade do ar registrada foi de 10% em setembro de 2011. A insolação anual é de cerca de 2.370 horas de acordo com os dados do Instituto Nacional de Meteorologia (INMET, 1992).

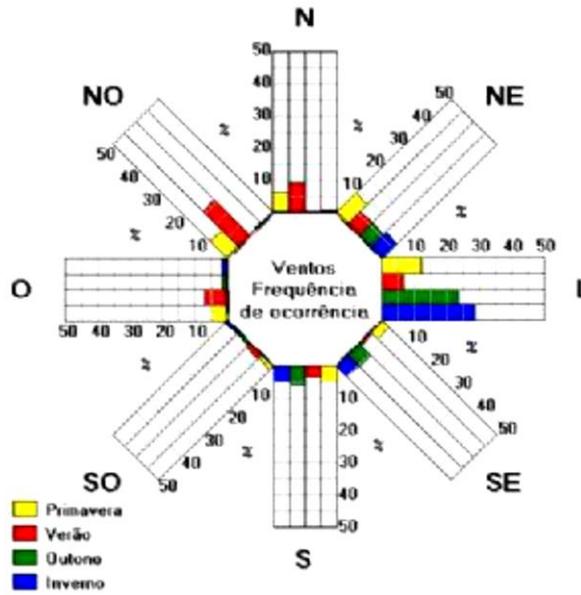
Durante a estação chuvosa, a predominância dos ventos e do quadrante Norte. A partir do mês de março predominam os ventos de direção Leste. Durante o período de estiagem, aumenta a incidência dos ventos de Sul e Sudeste (Figura 52).

Na carta Bioclimática de Olgay (Figura 53), podemos ver que relaciona a temperatura com a umidade relativa para estabelecer estratégias; podemos ver que as melhores medidas corretivas para atingir a zona de conforto seriam a oferta de áreas sombreadas com ventilação e umidificação (nos meses secos).

Na carta Bioclimática para o Brasil, desenvolvida em 1991, Brasília se encontra na zona quatro de conforto (Figura 54). Para essa região, as estratégias de condicionamento incluem a ventilação e sombreamento nos períodos quentes. Resfriamento evaporativo (aumenta a umidade e diminui a temperatura) e Massa térmica para resfriamento (A utilização de componentes construtivos com inércia térmica superior) no verão e umidificação do ar (elementos simples, como recipientes de água já ajudam) nos períodos secos.

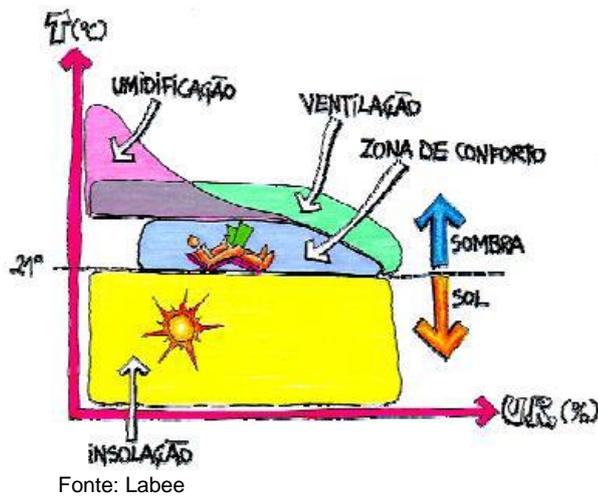
¹¹ Classificação Climática de [Köppen-Geiger](#).

Figura 52 - Rosa dos ventos de Brasília



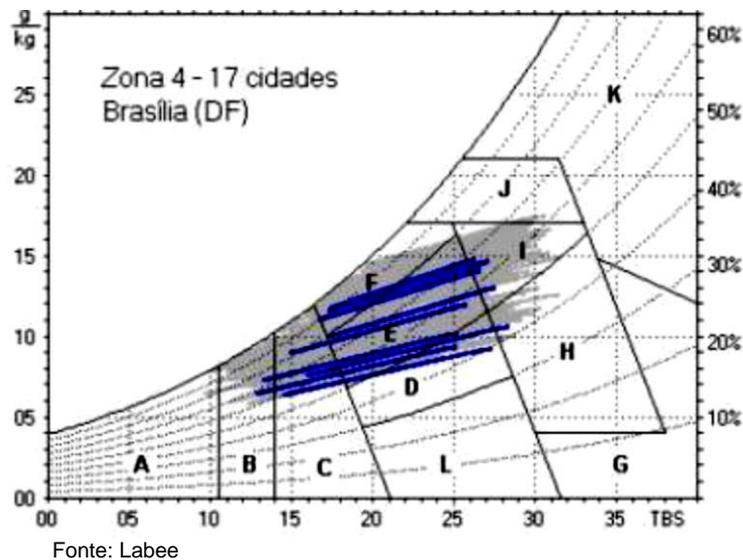
Fonte: http://www.escriptorioverde.com.br/?MostrarFotos=true&id_album=5

Figura 53 - Carta Bioclimática de Olgyay



Fonte: Labee

Figura 54 - Carta Bioclimática de Brasília



Fonte: Labee

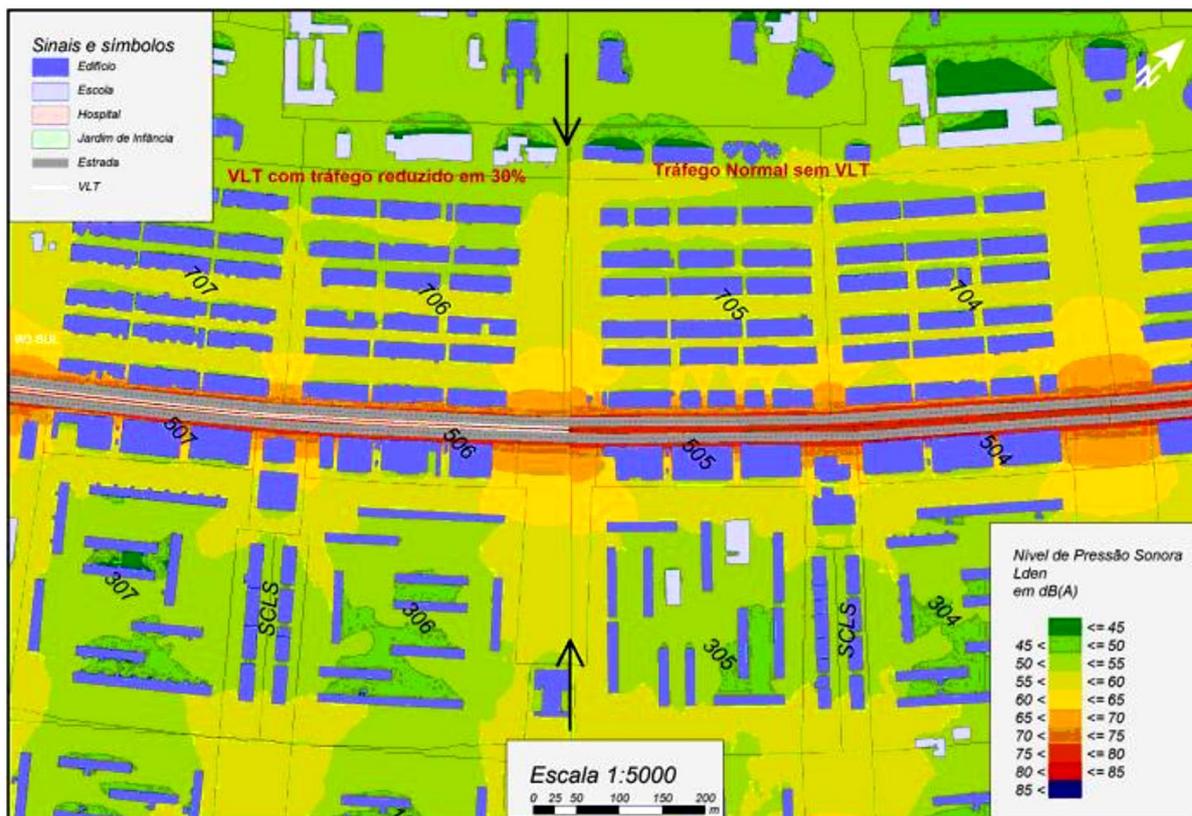
4.2.1. Conforto Higrotérmico

A sensação de “bem-estar” na área de estudo relativa ao conforto térmico, pode ser considerado médio/baixo. A via só possui áreas permeáveis com pavimentos de maior inércia do lado das quadras 700 e 300. Existe arborização já consolidada no canteiro central, de médio e grande porte. As marquises na calçada do lado das quadras 500 ajudam no sombreamento, entretanto as temperaturas ainda podem ser elevadas. As grandes praças apesar de serem arborizadas não são muito sombreadas. O vento predominante, leste, acaba tendo sua maior incidência na W2. E em nenhum momento, elementos d’água são utilizados para umidificação, e resfriamento evaporativo é utilizado.

4.2.2. Conforto Sonoro

Há um grande nível de ruído na Avenida W3, pela quantidade de carros, velocidade da via e quantidade de ônibus. Um teste realizado pelo Instituto do Meio ambiente e do Recursos Hídricos do Distrito Federal (IBRAM) mostra que os níveis de ruídos para quem está bem próximo da via, como os comerciantes e as casas lindeiras são muito altos, de até 80 decibéis. O que **pode trazer vários males à saúde e está fora da margem da legislação. A Norma Brasileira (NBR 10151) determina que para área mista, predominantemente residencial, o nível diurno máximo deve ser de 50 decibéis, e para área mista, com vocação comercial, de 55.**

Figura 55 - Pesquisa de ruído



Fonte: Labee

4.3. Qualidade do Ar

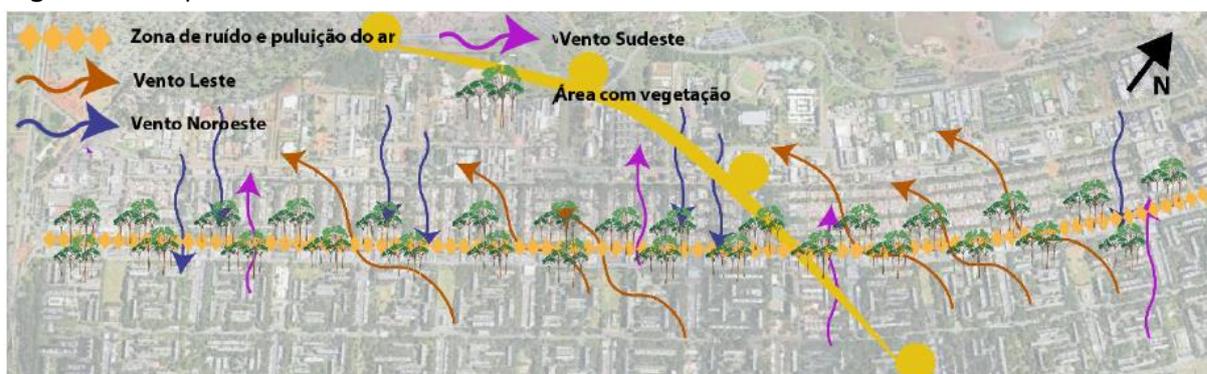
A qualidade do ar é prejudicada pelo grande fluxo de veículo que ocorre na via W3. Mas, apesar disso, a arborização presente na via ajuda neste quesito. Numa pesquisa feita

pelo IBRAM em 2011, a W3 Sul e a L2 Norte tiveram o melhor desempenho durante a pesquisa. Para reverter uma situação ruim, o IBRAM recomenda reduzir o número de veículos, principalmente os que são os mais poluentes.

4.4. Conforto Luminoso

Durante o dia, a luz pode ser muito intensa causando um efeito de velamento ou ofuscamento. Mas o mais preocupante é a iluminação noturna, extremamente precária, que acaba influenciando entre outros fatores a segurança na via, já que impede os habitantes de desfrutarem desse espaço no período noturno. A seguir, temos um mapa que resume os aspectos Bioclimáticos incidentes na avenida.

Figura 56 - Mapa Bioclimático da Via W3 Sul



Fonte: A autora

4.5. Aspectos Econômicos

A população do Distrito Federal em 2010 atingiu 2.570.160 hab, com uma taxa de urbanização de 94,7% e uma densidade média de 444,07 hab/km². O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é de 0,824, porém o alto IDH não é reflexo de igualdade social, no relatório “O estado das cidades do Mundo 2010/2011: Unindo o Urbano Dividido” da Organização das Nações Unidas (ONU), a cidade de Brasília ficou como a 16^a mais desigual do mundo.

A Região Administrativa Brasília/Plano Piloto (RA I), onde a W3 se encontra, detém apenas 11,98% da população, porém possui a quarta maior renda per capita média do Distrito Federal, atrás apenas do Lago Sul, Lago Norte e Sudoeste. A densidade média da região de 419 hab/km² (Codeplan, 2007).

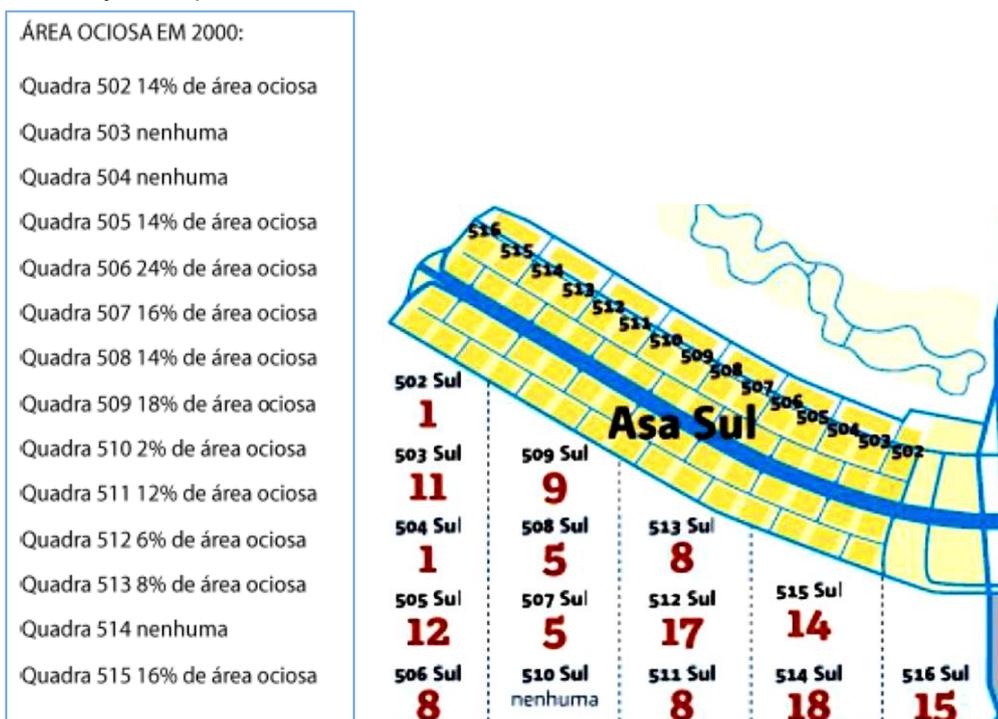
A Asa Sul, bairro da avenida dentro da RA I, foi considerado pela *Revista Época* o sexto bairro mais cobiçado do Brasil; sua densidade é menor que a da Asa Norte e maior que do Sudoeste. É um bairro que conta com uma excelente infraestrutura básica e de lazer particular. Por ele passam a linha do metrô e várias linhas principais de ônibus, além de contar com uma extensa rede cicloviária. O bairro conta com Shoppings, redes de supermercado, farmácias, padarias, restaurantes de grande variedade e qualidade, hospitais particulares e públicos, escolas particulares e públicas, faculdades, embaixadas, bancos, hotéis de luxo, postos de combustível, boates, bares, igrejas, teatros, cinemas e vários pontos turísticos. O IDH da Asa Sul é de 0,943, estando abaixo apenas do Lago Sul no Distrito Federal. O preço médio residencial na região é de R\$ 8.500/m², e o preço do aluguel de lojas e salas comerciais é o maior de todos os bairros da RA I, sendo R\$ 49,00/m² para loja e R\$ 40,00/m² para sala comercial (Sindicato da Habitação do DF - Secovi-DF, 2013).

No Setor de habitações individuais geminadas das quadras de três a sete, a população residente com até cinco salários mínimos é de 9,51% e nas de oito a 15 é de 13,77% nos trechos. Com exceção das quadras 707, que possui o maior número de pessoas com baixa renda e 710, que possui o menor (MONTENEGRO, 2008).

Em relação à faixa comercial da via, as 500, existem muito área ociosa e comércios fechados. Em 2000, foi realizada uma pesquisa por motivo do concurso de ideias para a revitalização da via, pela Federação das Indústrias do Distrito Federal (Fibra), por meio do Instituto Euvaldo Lodi (IEL) do Distrito Federal, que calculou a área ociosa da via.

Hoje em dia existem pesquisas mais recentes que mostram que a situação só se agravou. O Sindivarejista faz um levantamento trimestral da situação do comércio no Distrito Federal. Nesses levantamentos, é possível ver que o número de comércios fechados vem crescendo em todo o DF, e que a Asa Sul é uma das campeãs, tendo 194 lojas fechadas; dessas 132 lojas, na W3 (junho de 2014). Em 2012, o número de lojas fechadas na via era de 62, em 2013, 74, e em janeiro de 2014, 89 lojas.

Figura 57 - Situação em junho de 2014



Fonte: Sindivarejista

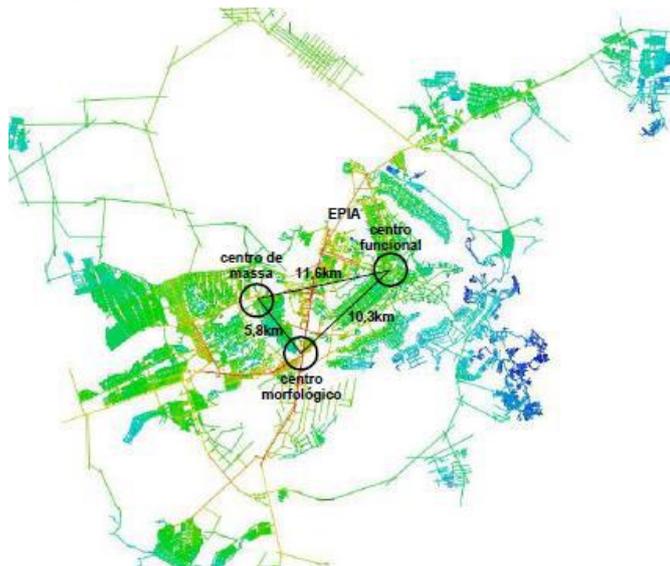
Quando entrevistados os comerciantes da via põe como principal motivo para fecharem as portas o aluguel muito alto, que varia de R\$ 4.400 a R\$ 10.400 dependendo da condição e tamanho da loja. Outro fator decisivo é a insegurança: uma vendedora da 503 já teve sua loja assaltada oito vezes. Além disso, a situação para o pedestre é muito ruim, de forma que pessoas com dificuldade de mobilidade não conseguem ter acesso fácil às lojas. Caso algo não seja feito para reverter a situação que vem-se agravando, sobrarão apenas instituições governamentais, bancos, templos religiosos e espaços ociosos na avenida.

4.6. Sociológicos

A análise Sociológica procura observar qual é o impacto da forma construída sobre os padrões de utilização das pessoas no espaço. Assim, a localização é um importante aspecto,

de acordo com a sintaxe espacial e com a análise de axialidade¹² a via W3 está dentro de uma integração média em relação a todo o DF e localizada entre três centros importantes da cidade: o centro de massa (centro de concentração populacional), o centro funcional (onde está a rodoviária central do Distrito Federal e onde se concentram os trabalhos) e o centro morfológico (local mais acessível de acordo com a técnica da axialidade), o que prova sua importância espacial e seu fácil acesso para os moradores da cidade em geral. Quando se analisa a via de um recorte mais próximo, o mapa axial destaca ainda mais o caráter acessível da avenida. Nesse recorte, a W3 Sul se apresenta como a via mais acessível da área.

Figura 58 - Centros Morfológico, de massa e funcional de Brasília



Fonte: HOLANDA, 2002

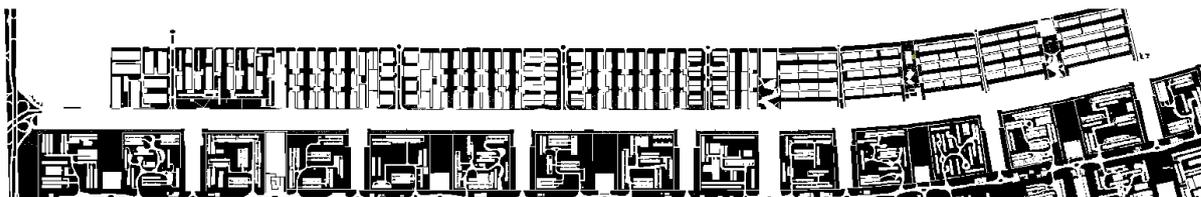
Figura 59 - Mapa axial mais próximo e com mais detalhes



Fonte: A autora, 2015

¹² A técnica da Axialidade é uma das técnicas de análise dentro da Teoria da Sintaxe Espacial. Essa técnica reduz o Sistema Urbano em segmentos de reta que correspondem aos eixos das ruas e vias, por meio de programas computacionais. No caso, neste artigo, foi utilizado o *Dethmap*, que é possível encontrar a medida de integração de cada eixo que indica numericamente sua relativa acessibilidade em face do sistema inteiro. Essa acessibilidade é mais de ordem topológica que geométrica, porque é medida de acordo com a profundidade de cada segmento de reta, ou seja, quantos outros segmentos mínimos são necessários para atingir aquele segmento específico. Neste sentido, os segmentos mais acessíveis são os mais rasos, e os segmentos menos acessíveis, os mais profundos. O conjunto de eixos mais acessíveis em relação ao sistema como o todo constitui o núcleo integrador da cidade ou o centro morfológico, local que é mais acessível fisicamente que outras áreas da cidade.

Figura 60 - Mapa de Cheios e Vazios, representando as áreas livres



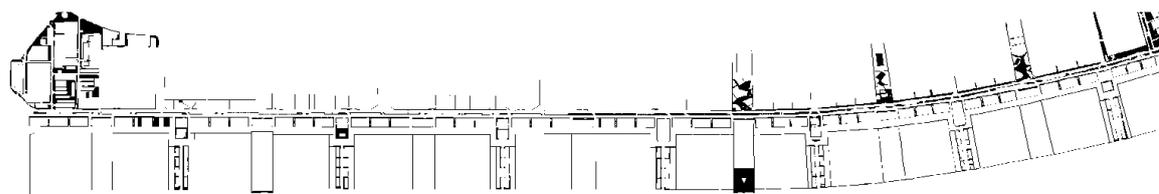
Fonte: A autora, 2015

Figura 61 - Mapa de Cheios e Vazios, representando os prédios



Fonte: A autora, 2015

Figura 62 - Mapa de Cheios e vazios, representando as calçadas



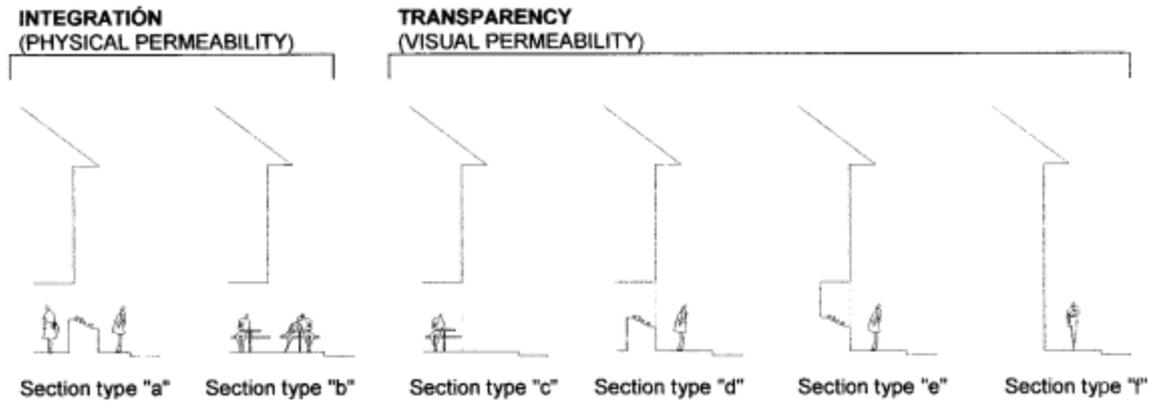
Fonte: A autora, 2015

No estudo proporção figura-fundo pode-se ver pelos mapas a ocupação da área com muito espaço livre, possuindo uma relação de predominância do espaço público/vazio sob o privado, principalmente se contarmos com os pilotis. Com essa predominância, é importante ressaltar que esse espaço foi pensado para proporcionar sol, vegetação e ventilação, servindo a motivos de salubridade e não lazer, não possuindo características propícias a permanência ou passagem das pessoas. No segundo mapa, percebe-se que, na via W3, os prédios se alinham de forma a delimitar a via, situação incomum no resto da cidade tombada. O terceiro mapa mostra como a área de calçadas e praças é na verdade bem reduzida, principalmente em comparação com a quantidade de área livre disponível. Nenhum dos mapas destaca a área viária.

Também foi analisado o quão atraente ou repelente são as barreiras apresentadas no nível do pedestre por meio do mapa de fachadas inspirado nos trabalhos de Jan Gehl. Para a confecção do mapa, as fachadas foram classificadas em cinco níveis de: péssimo, ruim, regular, bom e ótimo, de acordo com a quantidade de interação que a fachada oferece ao pedestre.

A via não possui uma boa performance nesse quesito, com fechamento de muitas fachadas e lisas para todos os lados. As lojas do comércio que possuem frente dupla, viradas para a W3 e W2, acabam priorizando uma das frentes. Muitas lojas estão dando preferência para abertura na W2, dando a impressão ao transeunte da W3 de haver mais lojas fechadas do que existem na realidade. Talvez isso se deva ao fato do caráter local da via W2, enquanto a via W3 é um eixo que prioriza a circulação viária de velocidade.

Figura 63 - Interação física das fachadas



Fonte: GEHL, 2013

Figura 64 a 68 - Mapa de Fachadas



(continua)

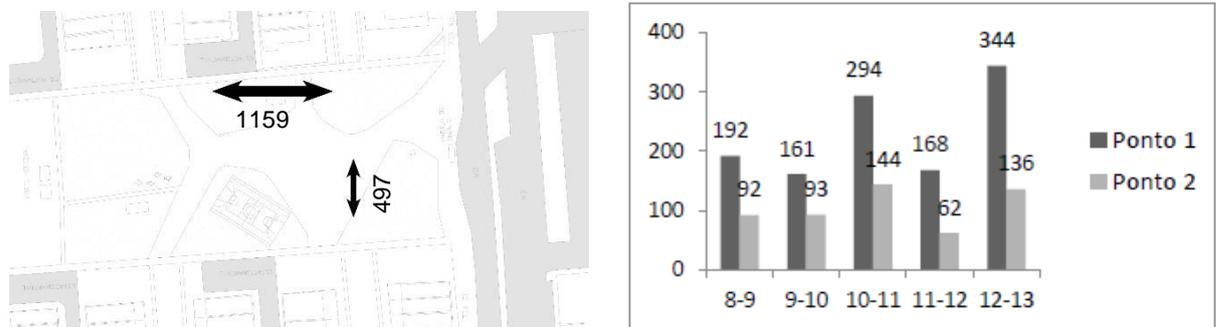
Figura 69 e 70 - Mapa de Fachadas (Conclusão)



Fonte: A autora, 2015

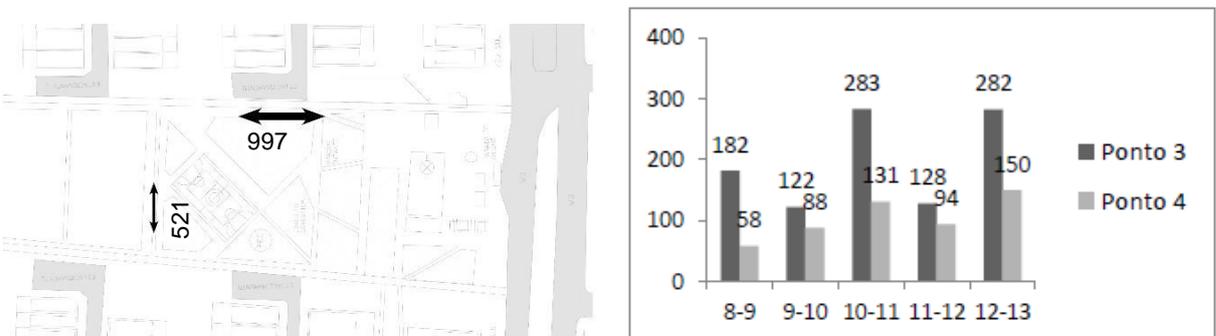
Foi observado, também, o comportamento estacionário das pessoas que frequentam e passam pelas grandes praças da 700, que são os maiores e únicos espaços de convivência presentes limítrofes da via. O levantamento foi feito em outubro de 2014 em uma sexta-feira, das 8h até às 12h, um dia útil ensolarado. Foram levantadas duas das três praças a 705-706 e a 703-704, sendo que em cada uma delas uma pessoa foi responsável pelo levantamento do tráfego de pedestres e do comportamento estacionário das pessoas.

Figura 71 - Pontos de contagem do tráfego de pedestres na Praça 703-704



Fonte: A autora, 2015

Figura 72 - Pontos de contagem do tráfego de pedestres na Praça 705-706



Fonte: A autora, 2015

Para contagem do tráfego de pedestres, foi utilizado um método aprendido com Gehl (2013). Nos pontos escolhidos, eram contados os transeuntes por 10min a cada hora, de 8h às 12h. Essa contagem não distingue sexo ou idade.

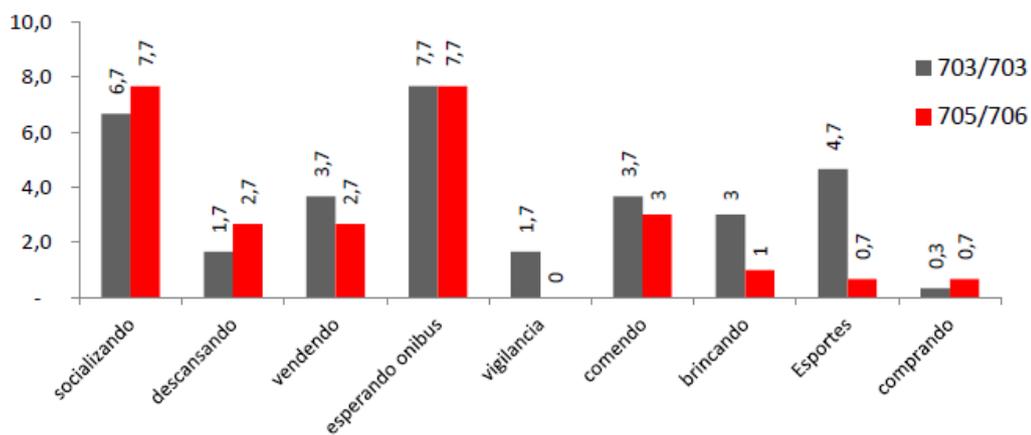
Para a elaboração dos mapas comportamentais, também foi utilizado o método de Gehl (2013). Foi registrado, a cada duas horas, às 8h, 10h e 12h, quem estava no local e o que estava fazendo. O registro foi feito por gênero, posição, idade (adulto ou criança) e atividade. Os mapas da 10h deram o seguinte resultado:

Figura 73 e 74 - Mapas comportamentais das praças 703-704 e 705-706



Fonte: A autora, 2015

Figura 75 - Atividades realizadas nas praças 703-704 e 705-706



Fonte: A autora, 2015

Os resultados retirados das observações foram que a média de pessoas realizando atividades por hora nas praças é baixo, principalmente levando-se em consideração o tamanho e a localização das praças. Há muito mais pessoas apenas de passagem do que realizando atividades, o que mostra uma insuficiência da estrutura do local. E apesar de os limites da praça serem bem definidos pelos lotes ao redor, as grandes dimensões da praça

dificultam a apreensão de sua forma e não há quase nenhuma porta e janela virada para a praça, aumentando a sensação de insegurança.

Os espaços destinados às praças em Brasília possuem conceitos diferenciados. No eixo Monumental, a praça assume proporções monumentais, formando grandes cenários urbanos. Na escala gregária, a função de acolhimento produz espaços de proporções reduzidas, típicos de praças tradicionais, capazes de distribuir e acolher o fluxo de pedestres. Na escala residencial, o espaço da praça praticamente desaparece na trama da superquadra, substituído pelo conceito modernista de espaço livre. As praças das 700 se encontram na escala residencial, mas possuem dimensões monumentais, possuem os limites bem definidos da praça do gregário, mas perdem a função de acolhimento devido às suas proporções e possuem o tipo de oferta de atividades da escala residencial, mas que, também, fica perdida no meio à grande dimensão. Esses espaços merecem um tratamento que os deem identidade e atraia o seu uso pelos residentes e transeuntes.

Por fim, a avenida como um todo, mesmo se encontrando em uma área central de fácil acessibilidade e tendo um grande fluxo de pessoas, seu uso estacionário é pequeno, tanto na área comercial, que está-se esvaziando quanto nas áreas de convivência, que são subutilizadas. A situação de conservação e vigilância não são boas, não há boa iluminação e a vigilância que poderia ser realizada pelos próprios moradores e lojistas é dificultada pelo tipo de arquitetura do local. Há pouco espaços de permanência dado o tamanho da via e a quantidade de usuários/moradores. Tudo isso dificulta a vontade das pessoas de permanecerem e usarem o local.

4.7. Topoceptivos

A dimensão Topoceptiva trata da relação da forma física dos espaços e as expectativas por orientação e identificação desses espaços. A satisfação da necessidade de orientação de um indivíduo baseia-se em um equilíbrio harmônico de quantidade de informações e estímulos. Para a apreensão da avenida, foi escolhido um trajeto que passasse pelos dois lados da W3 e pela W2.

Figura 76 e 77 - Mapas da análise Topoceptiva



Fonte: A autora, 2015

Pelo trajeto, foram identificados dois tipos de momentos quando ocorrem estímulos visuais, os que se repetem por toda a avenida e vão marcando seu progresso, mas não têm uma identidade própria e, por isso, não ajudam na localização. E os estímulos visuais que não se repetem são únicos e por isso ajudam na localização e identidade. Esses são: a praça em frente ao Santuário Dom Bosco, o trecho da Escola Parque 308 Sul, a grande área gramada em frente à quadra 714 e os vazios sem prédios da quadra 515. É possível diferenciar morfologicamente os três grandes trajetos lineares que o pedestre pode fazer, que são pela 500, pela 700 ou pela W2, as alturas e tipologias das edificações presentes em cada trajeto variam, sendo assim fácil de identificar em qual dos três o indivíduo se encontra. Porém dentro de cada trajeto é quase impossível reconhecer sua localização pela repetição exaustiva de estímulos.

Figura 78, 79, 80, 81, 82 e 83 - Trechos dos percursos pela 500, pelos becos e pela 700



Fonte: A autora, 2015

Em conclusão, a Avenida W3 como um todo é de fácil memorização, mas, principalmente, como um objeto único, pois não possui muitas variações; é um elemento linha com alturas similares e nenhuma variação perceptível de largura. A forma de seus prédios e os materiais utilizados se repetem exaustivamente e, dessa forma, fica difícil saber em qual

parte da via o indivíduo se encontra, apesar de ser fácil a percepção da via em si. Podemos dizer assim que suas principais características morfológicas são a continuidade, a pregnância global e a unidade.

4.8. Simbólicos

A W3 Sul é um lugar de identidade forte por ser um bairro com valores simbólicos e estéticos próprios, de fácil leitura, e fazer parte do passado da cidade, ela acaba por se tornar um símbolo por si própria. Todos que moram na cidade já sabem qual é a “W3 Sul”, e os moradores mais antigos lembram com saudade do seu auge. Mas ela ainda é lar de vários prédios simbólicos, alguns, como o Centro Cultural Renato Russo, o Santuário Dom Bosco e a Escola Parque da 308 são símbolos de maior escala que representam a cidade como um todo. Outros representam principalmente a avenida, como o Restaurante Roma, a Biblioteca Demonstrativa e a Praça do Índio. Entretanto esses símbolos não são valorizados, e sua importância não é reforçada.

- **Centro Cultural Renato Russo:** Foi inaugurado em 1993; o nome foi escolhido para homenagear o vocalista da banda Legião Urbana. A história do espaço, porém, tem início na década de 1970 com a ocupação de um galpão de depósito por artistas e assessores da Fundação Cultural do Distrito Federal (FCDF). Em 1973, ele já recebeu sua primeira exposição, importante, do arquiteto japonês Kenzo Tange. Em 1986, o local passou por várias reformas para reabrir como é hoje, que é composto por salas de teatro, cinema, galerias e oficinas. Infelizmente, o espaço encontra-se fechado há mais de seis anos devido à falta de acessibilidade.

Figura 84 - Teatro Galpão, 1975



Fonte: Internet

Figura 85 - Centro Cultural Renato Russo, atual



Fonte: Internet

- **Santuário Dom Bosco:** Construído em Homenagem ao padroeiro de Brasília, São João Belchior Bosco é uma das mais conhecidas igrejas da cidade, projetada pelos irmãos Naves. Suas paredes são formadas por 80 colunas de cerca de 15 m de altura que se unem no alto em um arco gótico. Entre as colunas estão os vitrais em várias tonalidades de azul, que foram projetados pelo arquiteto Cláudio Neves.

Figura 86 - Santuário Dom Bosco



Fonte: Internet

- **Escola Parque 308 Sul:** A Escola Parque da 308 faz parte da primeira unidade vizinhança de Brasília e, logo, foi a primeira escola Parque de Brasília que serviria de modelo para todas as próximas escolas parques do Plano Piloto. De frente para a avenida, a escola possui um teatro que é aberto ao público e apresenta principalmente peças infantis.
- **Restaurante Roma:** Mais antigo restaurante do Plano Piloto em funcionamento, mantém até hoje o cardápio e aparência quase intactos, proporcionando uma experiência tradicional e muito brasiliense.
- **Biblioteca Demonstrativa:** A Biblioteca Demonstrativa de Brasília atende cerca de 1.500 visitantes por dia e oferece uma variada gama de serviços e atividades educativas e culturais. Esta foi inaugurada em novembro de 1970. No momento, ela encontra-se fechada para reformas há cerca de seis meses.
- **Praça do Índio:** Antiga praça do Compromisso; foi rebatizada com esse nome após assassinato que ocorreu no local, onde um índio foi morto por jovens de classe média em 1997. Alguns também a chamam de praça das tragédias por conta de outros crimes hediondos que ocorreram por lá.

4.9. Estéticos e Afetivos

O estilo geral da avenida, principalmente do lado das 500, segue os princípios do modernismo, com a ausência de ornamentos e a repetição de formas simples, no caso dos blocos retangulares de três pavimentos que se repetem por toda a via, fazendo uma paisagem simples, limpa e de fácil leitura global. As casas das quadras 700 também seguiam esse estilo em seu início, porém hoje quase não existem mais exemplares das casas originais, e as casas possuem estilos variados, alternando entre um a três pavimentos.

Figura 87 - Imagem da avenida na década de 60



Fonte: Internet

Figura 88 - Imagem da avenida na década de 60



Fonte: Internet

Figura 89 - Imagem de rua residencial da avenida - atual

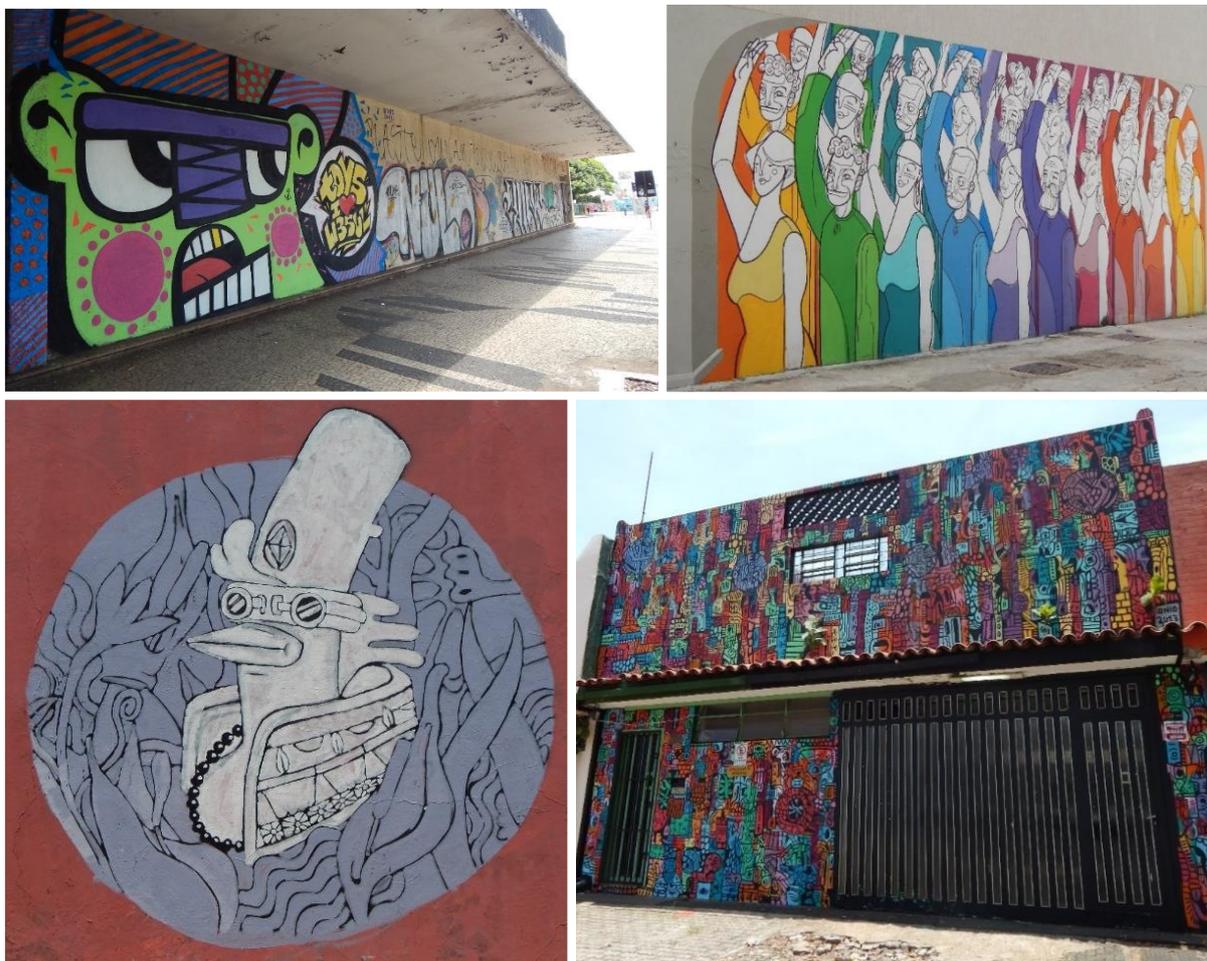


Fonte: Internet

Porém a via encontra-se em péssimo estado de conservação. Olhando para suas fachadas, pode-se ver pinturas manchadas pelo tempo, marcas de infiltração e pichações. As calçadas estão cheias de buracos e sujas, o que faz com que a via passe um ar de abandono e ao mesmo tempo, para os que conheceram sua época áurea, um ar de saudade. Outro sentimento importante que é passado pelas fachadas é a insegurança, a maioria das janelas possui barras e, enquanto fechadas, nenhuma loja deixa sua vitrine exposta; as casas também possuem grades e muros. A falta de iluminação artificial adiciona a esse sentimento.

Outros traços marcantes da avenida são seus grafites. O grafite não chama atenção só pela sua composição espacial, formas e cores, chama atenção principalmente pela sua localização; é uma arte urbana por definição, sendo encontrada nos lugares mais inesperados e com temas de forte cunho social. Assim, ele pode ser classificado como linguagem social e em muitos casos como arte, diferente da pichação que tem na sua única intenção de protesto o vandalismo. Mas no Brasil ainda é considerado uma prática ilegal quando acontece em propriedade privada sem permissão, o que vem sendo reconsiderado em vários países, como em Londres e Berlin. O Brasil e Brasília já têm vários artistas reconhecidos nacional e internacionalmente, dos quais vários possuem obras na W3.

Figura 90, 91, 92 e 93 - Exemplos de grafites da Avenida W3 Sul



Fonte: A autora

Além do fato da avenida ser um dos pontos mais procurados para essa prática no Distrito Federal, pessoas da comunidade vêm abraçando a prática, conversando com comerciantes que mantêm grafites em suas portas. Percebe-se que muitos grafites foram encomendados e deixados como estavam propositalmente, porque nas palavras de uma comerciante “o grafite impede que outros venham aqui pichar nossa porta e até que esse é

bonito...”. Junto a isso temos o Centro Cultural Renato Russo que há muitos anos vem utilizando suas paredes como painéis para esse tipo de manifestação, tendo obra dos mais variados artistas.

4.10. Análise dos Resultados

Os principais pontos aprendidos da análise dimensional sobre a avenida foram quanto aos **aspectos físicos**; os **marcos legais** se encontram bastante desatualizados e não são seguidos, precisando haver uma revisão e regularização dos espaços. Além disso, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT) e a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) apontam a necessidade da qualificação dos espaços públicos e das edificações, o estímulo de atividades de cultura e lazer e a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). O desenho geométrico bastante irregular da W2 pode ser redesenhado para ser melhor aproveitado e se enquadrar nas normas de acessibilidade. Em relação à **operação dos modais de transporte**, a via W3 possui um bom nível de serviço, e a via W2 funciona melhor no sentido em que se encontra hoje. A faixa exclusiva de ônibus não está cumprindo bem sua função, e um sistema mais eficiente e de maior capacidade se faz necessário. Apesar de existirem ciclovias próximas à via, a falta de infraestrutura de suporte faz com que essas vias sejam pouco utilizadas. Em relação aos pedestres, a maioria das calçadas precisa ser reformada para se adequar às normas de acessibilidade.

Em relação ao **uso e ocupação**, foi possível observar um maior número de farmácias, agências bancárias, oficinas e lojas de pneu, Instituições governamentais, ferragens, lojas de tecido, produtos infantis, móveis de escritório, produtos agropecuários, instituições, concessionárias, igrejas e cursos. Observou-se, também, a ocorrência de comércio e serviço na faixa da 700, principalmente nos lotes lindeiros a W3, da 703 a 708. Existem poucas atividades culturais e de lazer, bares e restaurantes, sendo possível andar mais de um quilômetro sem ter onde comprar água.

Da **dimensão bioclimática**, os principais problemas encontrados foram em relação às questões de conforto higrotérmico e sonoro. Pontos que podem ser mitigados com uma maior oferta de área sombreada, elementos d'água e implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Da **dimensão socioeconômica**, foi aprendido que o número de lojas fechadas vem crescendo rapidamente nos últimos tempos, e que isso se deve principalmente aos preços altos de aluguel que não condizem com a insegurança, falta de conservação e baixa procura em geral.

A **dimensão sociológica** mostra que, apesar de sua posição privilegiada e de ser uma das principais vias de transporte público, a via quase não possui pessoas realizando atividade de permanência devido à falta de infraestrutura para a via ocorrer. As fachadas não são convidativas, e a oferta de espaços e atividades é pouca e precária. Outro ponto relevante observado foi a tendência em escolher a W2 como entrada principal quando as lojas se abrem para os dois lados. Quanto à **dimensão topoceptiva**, foi possível ver que existe uma fácil memorização global, mas uma difícil localização local devido ao grande número de estímulos visuais repetidos, o que mostra a necessidade de ressaltar os estímulos únicos.

Em relação à **dimensão simbólica**, foi percebida a falta de valor dado aos prédios simbólicos, sendo que muitos se encontram fechados. Quanto à **dimensão estética e afetiva**, foi possível notar a valorização dos grafites no local e a prevalência da estética modernista da época da construção nas 500.

Tomando como base a caracterização da via e os capítulos “Ruas como espaço público” e “Intervenções em áreas Degradadas” do referencial teórico, os problemas encontrados foram separados em **causas e efeitos, externos e internos**. Para ajudar na

análise, comparou-se as características dos locais com maior (516, 514 e 512) e menor (510, 504 e 502) número de lojas fechadas, percebeu-se entre eles algumas características individuais que fazem de certas quadras mais ou menos atrativas, como a inversão do sentido da W2 na 516 ou a grande setorização do comércio na 510 para bebês e *pet shops*. Mas se vê algumas características gerais que se repetem nessas quadras, as quadras com menos lojas vazias, por exemplo, possuem lotes menores, maior concentração de comércio em detrimento de serviço, fachadas mais transparentes e atraentes e a presença de comércio, ilegalmente, no lado residencial oposto à quadra, também, as casas das 700 se encontram mais perto e alinhadas com a via W3 nesses locais. As quadras com mais lojas fechadas, geralmente possuem um maior número de serviço, com instituições e centros religiosos; a 514 que é a quadra com maior número de lojas fechadas fica de frente para uma grande área gramada, sendo uma área com pouquíssimo movimento, além disso, de modo geral, as fachadas são menos atrativas, embora existam fachadas não atrativas por toda a avenida.

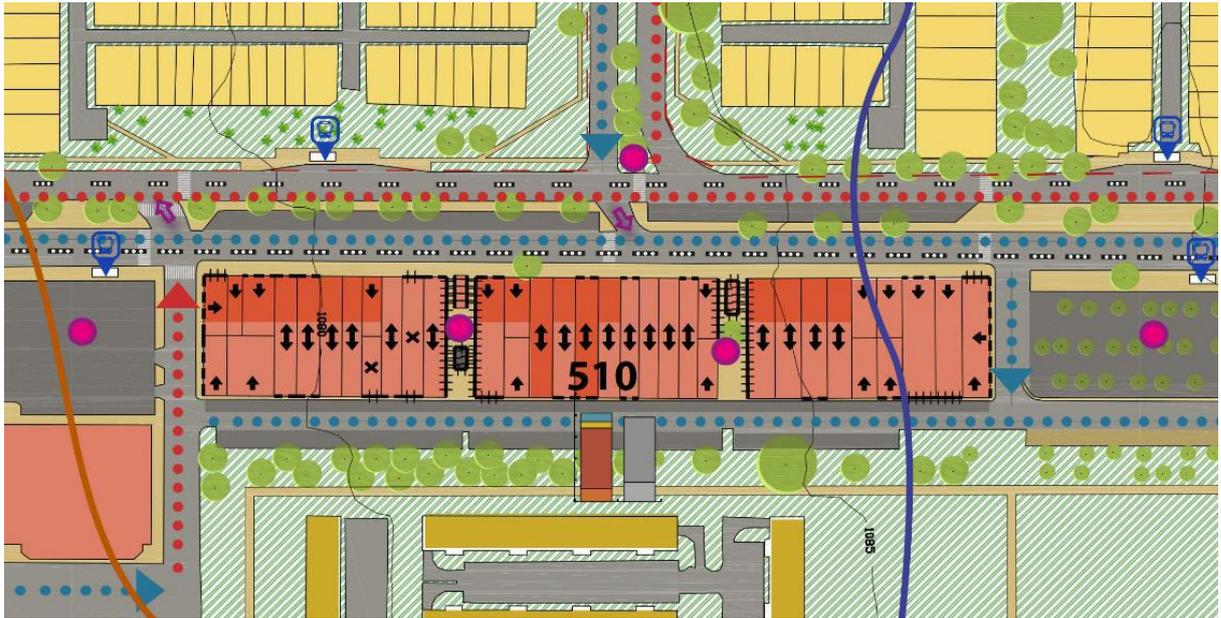
Sendo assim, as principais **causas externas** levantadas estão diretamente ligadas à dinâmica da cidade; aconteceu o redirecionamento do fluxo para outros centros comerciais mais novos e mais bem equipados como os shoppings e as novas centralidades urbanas que vão surgindo com a expansão da cidade. Entretanto, os comércios locais próximos, que possuem uma diferença de idade de apenas 10, no máximo 20 anos, ainda se encontram bem estabelecidos; o bairro onde a via se insere não sofre dos mesmos problemas dela, o que mostra que o problema está mais ligado a **causas internas**.

Vamos dividir as **causas internas** em **condicionantes** da degradação e **não condicionantes**, de acordo com a ocorrência ou não delas em outros comércios locais próximos e de acordo com as principais causas de sucesso levantadas no capítulo “Ruas como espaço público”.

Entre as **causas internas condicionantes** podemos citar primeiro a característica extremamente peculiar da via que é a separação completa de usos, onde o comércio só existe de um lado e a residência do outro. Percebeu-se nos estudos que os locais com mais comércio aberto tendem a possuir comércios ilegais do lado residencial da via; e, também, quando ocorre um maior alinhamento e aproximação dos edifícios residenciais da via relacionados diretamente com o maior número de lojas abertas; isso é positivo para a promoção das próprias lojas, e o ambiente se torna mais agradável quando possui vida e movimento dos dois lados. Outra causa condicionante é o estado das fachadas, extremamente não transparentes, sem detalhes onde algumas lojas abertas parecem fechadas, coisa que se deve em grande quantia às frentes duplas e aos grandes parcelamentos dos lotes; quando a pessoa não tem informações visuais de vida e movimento no local, esse espaço acaba tornando-se desinteressante e até mesmo perigoso. O último ponto é a alta poluição sonora, perigo de acidentes e dificuldade de locomoção para os pedestres, causada pelo caráter arterial da via e a faixa exclusiva de ônibus, características que as demais vias comerciais do bairro não enfrentam no mesmo nível já que estão em vias coletoras, é uma característica que faz com que donos de várias lojas prefiram abri-las para a W2, deixando a W3 com um aspecto maior de abandono. Isso não precisa ser um ponto negativo, estar numa rua de maior acessibilidade é positivo, mas precisa ser melhor trabalhado para reverter os malefícios.

As **causas internas não condicionantes** são pontos que não necessariamente estão ligadas ao declínio da via, já que existem também em outras áreas próximas bem estabelecidas, mas que podem atrapalhar na ocupação da via. Entre elas podemos citar a dificuldade de localização na via devido à sua grande extensão e ao excesso de estímulos visuais repetitivos. A pequena quantidade e a inadequação dos espaços e de mobiliários urbanos para permanência dos transeuntes, como pequenas praças, bancos, entre outros. O transporte coletivo que não supre a demanda da área. É a falta de acessibilidade global.

Figura 94 - Mapa resumo das análises na quadra com o menor número de lojas fechadas



Fonte: A autora

Figura 95 - Mapa resumo das análises na quadra com o maior número de lojas fechadas



Fonte: A autora

Outros problemas encontrados na via podem ser confundidos com causas do declínio, mas são na verdade **efeitos** trazidos por ele. Entre esses efeitos podemos citar o próprio esvaziamento de atividades, a substituição de pequenos comércios independentes por grandes instituições, a falta de atividades de cultura e lazer, como teatros, bares e restaurantes. O não aproveitamento do potencial construtivo, onde existem lotes que são ocupados por estacionamentos, ou lotes que não atingem o gabarito máximo permitido de três andares. A falta de manutenção das calçadas e dos prédios, esburacadas, com lixo, pichados e com infiltrações aparentes.

Essa separação dos problemas encontrados na via em causas externas e internas, condicionantes ou não e seus efeitos, nos ajuda a elaborar um plano de reabilitação que

priorize os problemas que são diretamente responsáveis pela mudança de fluxo das pessoas para outros locais. Dessa forma, devemos tentar focar principalmente nas **causas internas condicionantes**. As **causas não condicionantes** também devem ser trabalhadas para melhorar o aspecto geral da avenida e torná-la competitiva com as demais regiões da cidade. Consertar apenas os **efeitos** físicos trazidos pelo abandono não trazem resultados.

Foi possível perceber, também, pela análise das dimensões a presença de 4 grupos temáticos na via que se diferenciam entre si. Vamos chamá-los de trecho central (quadras 02 a 05), Trecho Cultural (quadras 06 a 08), Trecho Local (quadras 09 a 12) e Trecho Regional (quadras 15 a 16). As diferenças entre cada trecho começam na própria estrutura física das quadras e de seus componentes, embora a avenida seja muito semelhante em toda a faixa do Setor Comercial Residencial Sul (500); na faixa do Setor Habitacional Individuais Geminadas Sul (700), existem diferenças. Por exemplo, no Trecho Central e Cultural, as casas geminadas encontram-se paralelas à via, sendo o acesso de carro a essas casas também pela via. Nesses setores, a faixa de serviço e de acesso às casas não é gramada, sendo que a calçada é toda pavimentada. Nessas áreas, existem as três grandes praças citadas anteriormente no estudo das dimensões. No Trecho local, as casas estão dispostas perpendicularmente à via e separadas por trechos gramados a cada fileira de casas. No trecho Regional, existem quadras com prédios e quadras onde as casas são dispostas variando entre perpendiculares e paralelas à via; também, o afastamento da área residencial da via é bem maior, enquanto nos outros trechos é de apenas 9 m, e na 716, fica o setor Hospitalar Sul.

Figura 96 - Mapa das unidades temáticas



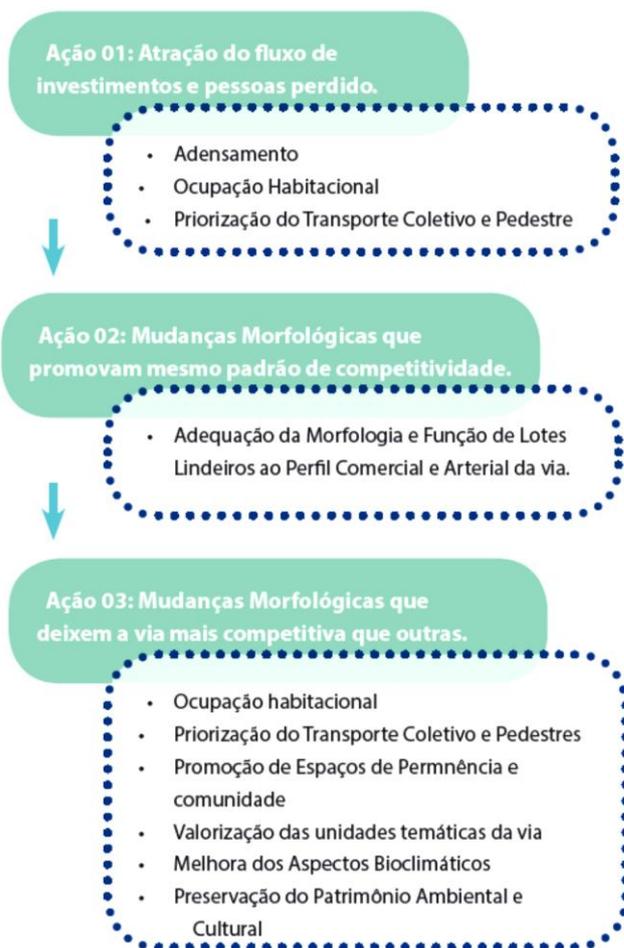
Fonte: A autora

Além das mudanças físicas existe grande variação no uso do solo que ocorre em cada trecho, relacionado ao nome que os trechos receberam. No trecho central, por exemplo, as casas da 700 possuem forte tendência ao comércio e muitas delas possuem essa função, além disso o adensamento e a altura máxima atingida nos prédios das 500 são maiores e existe a presença maior de um comércio e serviço de uso regular. No trecho cultural se concentram várias instituições culturais e simbólicas importantes na cidade, como o Centro Cultural Renato Russo, a Escola Classe da 308e a Biblioteca Demonstrativa. No Trecho local há uma maior presença de comércio do que de serviço, um maior número de lojas de uso diário e as próprias casas são mais reservadas já que existe um menor número de unidades próximas à via. O trecho Regional é o mais próximo de vias arteriais primárias de grandes fluxos que conectam o Plano Piloto com outras regiões do Distrito Federal, e hoje é um local onde se concentram muitas oficinas, concessionárias, supermercados e empresas de seguro possuindo uma abrangência mais regional de uso esporádico. A acentuação da diferença entre esses trechos é um ponto positivo para a via, para ajudar em seus problemas topoceptivos, dinamizar sua estrutura e reforçar tendências já existentes e que se devem à própria configuração e localização de cada trecho.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS E DIRETRIZES PARA A REABILITAÇÃO

De acordo com os motivos apontados tanto pela autoria quanto pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial, Plano Diretor de Transporte urbano, Unesco, comerciantes e moradores vê-se a necessidade de combater as causas de degradação crônica do patrimônio ambiental urbano da Avenida W3 Sul. A partir da análise dos estudos dimensionais traçados no capítulo anterior e premissas revisadas no referencial teórico, conseguiu-se chegar às causas que levaram ao abandono da via assim como no reconhecimento de quatro unidades temáticas que se diferenciam entre si ao longo da via.

CAUSAS EXTERNAS	CAUSAS INTERNAS CONDICIONANTES	CAUSAS INTERNAS NÃO CONDICIONANTES
<ul style="list-style-type: none"> Concorrência com novas estruturas a partir de 80: <ul style="list-style-type: none"> Ruas Comerciais Shoppings Novas Centralidades Urbanas 	<ul style="list-style-type: none"> Separação do Uso Comercial e Residencial em cada lado da via Fachadas comerciais, sem detalhes e pouco transparentes e permeáveis Inconformidade entre as estruturas lindeiras e o papel arterial da via. 	<ul style="list-style-type: none"> Excesso de estímulos visuais repetitivos Falta e inadequação de espaços e mobiliários que propiciem a permanência e a comunidade. Dificuldade apresentada aos pedestres devido prioridade dada ao fluxo de carros.



Para trazer de volta o uso à via, deve-se levar em consideração, em primeiro lugar, que o fluxo de pessoas e investimento não está mais na avenida há muito tempo e esse precisa ser atraído novamente para o local. A segunda ação a ser tomada tem que levar em consideração principalmente as causas internas condicionantes, que são de ordem morfológica e representam mudanças na estrutura geral da via. Em terceiro, as causas internas não condicionantes e os efeitos precisam ser observados e tratados. Essa ordem de ações deu-se por ordem de importância e não ordem cronológica.

A partir delas chegou-se a nove diretrizes estruturantes para a reabilitação da avenida que se direcionam a solucionar os problemas apresentados. Essas diretrizes são: Adensamento, Ocupação Habitacional, Priorização do Transporte Coletivo e Pedestres, Adequação da Morfologia e Uso de Lotes Lindeiros ao Perfil Comercial e Arterial da Via, Promoção de Espaços de Permanência e comunidade, Diversidade de Uso e

Tipologias, Valorização das unidades temáticas da via, Melhoria dos Aspectos Bioclimáticos e Preservação do patrimônio cultural e Ambiental.

E procurou-se, por meio dessas, principalmente a atratividade de investimentos, aproveitamento da infraestrutura consolidada, a ocupação democrática, variada e sustentável do espaço público, o cumprimento da função social da propriedade, a oferta habitacional, o estímulo de atividades de todos os tipos durante todo o tempo e recuperação das atividades econômicas.

Algumas estratégias são sugeridas para implantação dessas diretrizes gerais. No total, foram sugeridas 11 estratégias de implementação, em sua maioria de ordem morfológica, relacionada com as diretrizes de acordo com o quadro a seguir.

Quadro 7 - Levantamento do comércio e serviço nas 700

DIRETRIZES ESTRUTURANTES	ESTRATÉGIAS
Adensamento	<ul style="list-style-type: none"> • Alteração de Usos e Parâmetros Urbanísticos
Ocupação Habitacional	<ul style="list-style-type: none"> • Alteração de Usos e Parâmetros Urbanísticos
Priorização do Transporte Coletivo e Pedestres	<ul style="list-style-type: none"> • Implantação do VLT • Readequação Viária da W2 - Trecho Compartilhado e Segregado • Readequação Viária da W3 • Qualificação das Calçadas
Adequação da Morfologia e Uso de Lotes Lindeiros ao Perfil Comercial e Arterial da Via	<ul style="list-style-type: none"> • Alteração de Usos e Parâmetros Urbanísticos • Arborização • Requalificação das Fachadas
Promoção de Espaços de permanência e de Comunidade	<ul style="list-style-type: none"> • Readequação Viária da W2 - Trecho Compartilhado e Segregado • Qualificação das Calçadas • Qualificação dos Becos entre blocos • Acréscimo de locais de Permanência • Requalificação das Fachadas • Áreas excepcionais
Diversidade de Uso e Tipologias	<ul style="list-style-type: none"> • Alteração de Usos e Parâmetros Urbanísticos
Valorização das Unidades Temáticas da Via	<ul style="list-style-type: none"> • Alteração de Usos e Parâmetros Urbanísticos • Qualificação das Calçadas
Melhoria dos Aspectos Bioclimáticos	<ul style="list-style-type: none"> • Implantação do VLT • Readequação Viária da W2 - Trecho Compartilhado e Segregado • Readequação Viária da W3 • Arborização
Preservação do Patrimônio Ambiental e Cultural	<ul style="list-style-type: none"> • Gerenciamento • Alteração de Usos e Parâmetros Urbanísticos

Para a implementação das estratégias é necessária a utilização de ações integradas, públicas e privadas, de recuperação e reutilização do acervo já edificado, além da oferta de mais espaços de uso coletivo e habitacionais. Melhoria dos espaços coletivos, dos serviços públicos, dos equipamentos comunitários e da acessibilidade e projetos de conscientização da cidadania, educação patrimonial e ambiental.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRANDÃO, V. B. **W3 Sul, ontem, hoje e amanhã - os dilemas de uma avenida modernista**. 8º Seminário Docomono - Brasil, Rio de Janeiro, 2009.

BRANDÃO, V. B. **Brasília, a cidade patrimônio e sua escala residencial: preservar o quê? E por quê?** Tese de doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

BRASIL. **Constituição 1988**. Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/presidencia/constituicao/federal>.

BRASIL. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **Reabilitação de Centros Urbanos**. Brasília, Ministério das Cidades, 2005.

BRASIL. Secretaria Nacional de Habitação. **Déficit habitacional no Brasil 2008**. Elaboração: Fundação João Pinheiro, Centro de Estatística e Informações. Brasília, Ministério das Cidades, 2011.

BRASIL. Ministério da Cultura. SPHAN. **Portaria nº 04 de 13/03/1990**. Aprova a definição de critérios para efeito de proteção do Conjunto Urbanístico de Brasília. Anexo ao processo nº 030.008.406/90/DePHA/GDF.

BRASIL. Ministério da Cultura. IBPC. **Portaria nº 314 de 08/10/1992**. Altera e substitui a Portaria nº 04/90 que trata dos critérios de proteção do Conjunto Urbanístico de Brasília. Disponível em: <http://www.iphan.gov.br/publicacao/legislacao>.

CASTELO, L. F. **Fissuras Urbanas**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto**. Resposta ao Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil. Rio de Janeiro, 1957.

COSTA, Lúcio. **Brasília Revisitada - 1985-1987 - Complementação, Preservação, adensamento e Expansão Urbana**. Rio de Janeiro, 1987.

COSTA, Lúcio. **Brasília, cidade inventada** (Memória Descritiva). Arquitetura. Rio de Janeiro: José Olympio, 2002.

COSTA, Maria E. **Notas relativas ao tombamento de Brasília**, 1997. Texto remetido ao IPDF/GDF, em novembro de 1997, como contribuição aos estudos para elaboração do Plano Diretor Local de Brasília.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 5.819, de 24/02/1981**. Cria o Grupo de Trabalho para estudar, propor e adotar medidas que visem à preservação do Patrimônio Histórico e Cultural de Brasília. DODF nº 39, de 25/02/1981.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto "N" nº 596 de 08/03/1967**. Aprova o Código de Edificações de Brasília, e com este baixa, e dá outras providências. In: Código de Edificações de Brasília, p-09. Arquivo digital disponível no Arquivo Técnico da SEDUMA.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 10.829 de 14/10/1987**. Regulamenta o art. 38 da Lei nº 3.751 de 13 de abril de 1960, no que se refere à preservação da concepção urbanística de Brasília. Diário Oficial do Distrito Federal de 23/10/1987. Suplemento.

FLORIDA, R. **A Ascensão da Classe Criativa**. São Paulo: L & PM editores, 2011.

FREYRE, G. **Sobrados e Mucambos - Decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano**. 14ª ed. São Paulo: Global Editora e Distribuidora Ltda., 2003.

FREYRE, G. **Casa-grande & Senzala - Formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal**. 48ª ed. Recife: Global Editora e Distribuidora Ltda., 2003.

GEHL, J. **Cidade Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. PDTU: **Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno**. Brasília - DF, 2010.

HOLANDA, F. **Arquitetura & Urbanidade**. São Paulo: Pro-editores, 2003.

HOLANDA, F. **10 mandamentos da arquitetura**. Brasília: FRBH, 1ª ed., 2013.

HOLANDA, F. **O espaço de exceção**. Brasília: EdUnB, 2002.

IAB/DF. **Dossiê do Concurso público Nacional de Ideias e de Estudos preliminares de Arquitetura e Urbanismo para Revitalização das vias W-3 Sul e Norte, em Brasília, DF**. Brasília, 2002.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2013.

LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, H. **Espaço e política**. Belo Horizonte: EdUFMG, 2008.

LYRA, Paulo. **Comércio quer resgatar o boom da W3 Sul**. Correio Braziliense. Brasília, caderno cidade, 1987.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. Tradução Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARTINELL, Alfons. **Cultura e Cidade: Uma aliança para o desenvolvimento - A experiência da Espanha** In. Políticas culturais para o desenvolvimento: Uma base de dados para a cultura. Brasília: UNESCO Brasil, 2003.

MEHTA, V. **The Street: A Quintessential Social Public Space**. New York, 2013.

NORAT, Rosane & RIBEIRO, Rosina. **Intervenções de Reabilitação de áreas históricas: questões conceituais e teóricas**. Revista Capital Científico - Vol. 12, nº 2 - Abril/Junho 2014.

PPCUB/DF - **Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília**, Projeto de Lei em pauta desde 2009.

PDOT/DF - **Plano Diretor de Ordenamento Territorial**. Brasília - DF, 2009.

REIS, Carlos Madson. **Brasília: espaço, patrimônio e gestão urbana**. Brasília. 2001. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2001.

SCHICCHI, M. C. S. **REnovação, REvitalização, REqualificação, REabilitação**. 2005 (Artigo em Jornal Interno do PROGRAMA PET da FAU/CEATEC, PUCCAMPINAS).

SERPA, Angelo. **O Espaço Público na Cidade Contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2011.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luísa Howard (orgs). **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. São Paulo: Editora Manole, 2006.

UNESCO-ICOMOS. **Relatório da Missão em Brasília**. Brasília, 05 a 09 de maio de 2012.

Comitê Editorial

LUCIO RENNÓ
Presidente

MARTINHO BEZERRA DE PAIVA
Diretor Administrativo e Financeiro

BRUNO DE OLIVEIRA CRUZ
Diretor de Estudos e Pesquisas
Socioeconômicas

ANA MARIA NOGALES VASCONCELOS
Diretora de Estudos e Políticas Sociais

ALDO PAVIANI
Diretor de Estudos Urbanos e Ambientais

Abimael Tavares da Silva
Gerente de Apoio Administrativo

Alexandre Barbosa Brandão da Costa
Gerente de Estudos Ambientais

Cláudia Marina Pires
Gerente de Administração de Pessoal

Clarissa Jahns Schlabit
Gerente de Contas e Estudos Setoriais

Alexandre Silva dos Santos
Gerente de Demografia, Estatística e
Geoinformação

Francisco Francismar Pereira
Gerente Administrativo e Financeiro

Frederico Bertholini Santos Rodrigues
Gerente de Estudos Regional e Metropolitano

Jusçanio Umbelino de Souza
Gerente de Pesquisas Socioeconômicas

Marcelo Borges de Andrade
Gerente de Tecnologia da Informação

Rebeca Carmo Batista de Souza
Gerente de Estudos e Análises de Promoção
Social

Sérgio Ulisses Silva Jatobá
Gerente de Estudos Urbanos

Revisão e copidesque
Eliane Menezes

Editoração Eletrônica
Maurício Suda

**Companhia de Planejamento
do Distrito Federal - Codeplan**

Setor de Administração Municipal
SAM, Bloco H, Setores Complementares
Ed. Sede Codeplan
CEP: 70620-080 - Brasília-DF
Fone: (0xx61) 3342-2222
www.codeplan.df.gov.br
codeplan@codeplan.df.gov.br



**Secretaria de
Planejamento,
Orçamento e Gestão**

