

## **OCUPA W3 SUL: DE VOLTA AO CENTRO**

Autor: Ana Paula Albuquerque Campos Costalonga Seraphim  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (FAU/UnB); Graduanda;  
Brasília, DF; anapaula313@gmail.com

### **RESUMO**

O objetivo desse 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 a 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 de 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 mesmo se encontrando numa área bem estabelecida e de alto padrão de renda.

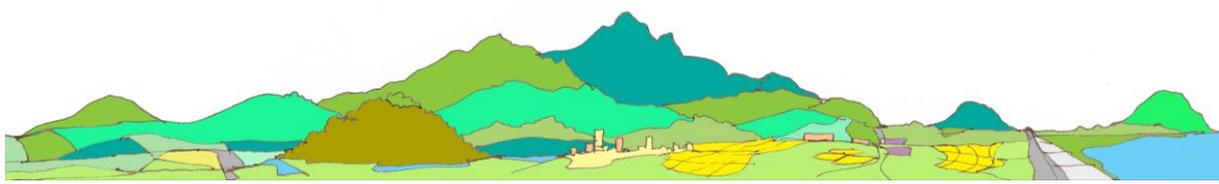
**Palavras-chave:** W3 Sul; Reabilitação; Rua comercial; Centro Urbano.

## **OCUPPY W3 SUL: RETURN TO THE CENTER**

### **ABSTRACT**

This paper aims to present an urban exposure of the W3 Sul Avenue, in Brasília/DF, seeking to find the reasons for its decline. The avenue, which has been the main meeting point of Brasília's population at one point, today suffers from an abandonment process. Throughout its history, the avenue has undergone several changes, physically and socially, due to the expansion of the city, which led to its abandonment. Today, this process can be seen on the high number of closed shops, lands still to be developed, low use of the potential of construction and undesirable activities occurring along the avenue. Making use of a morphological analysis methodology, we seek to answer the question on why this avenue failed to survive the city's expansion, even though it is the main public transportation axis in the center and it is located in a well-established and high-end income area.

**Key Words:** W3 Sul; Rehabilitation; Commercial Street; Urban Center.



## INTRODUÇÃO

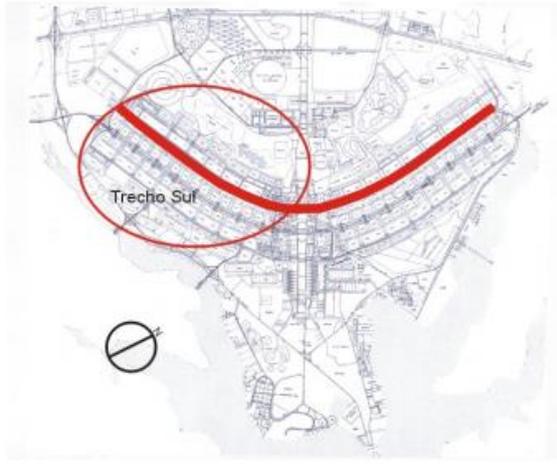


Figura 1: Mapa de Localização. Brandão. 2009

trazer de volta à vida a avenida, aumentando o número de pessoas em atividades estacionárias opcionais<sup>1</sup>.

A via, que define o limite oeste da cidade, iria no plano original abrigar hortas urbanas em seu lado oeste, essa área mudou completamente de função quando foi percebido que o plano original da cidade não respondia as demandas habitacionais que se apresentavam na época. Dessa forma as áreas das hortas foram transformadas em áreas para habitações unifamiliares geminadas para moradores de baixa renda. Hoje em dia não é mais possível encontrar casas nos mesmos padrões da construção original e é também raro encontrar moradores que se instalaram nesse período, uma vez que a área acabou se tornando de alta renda.



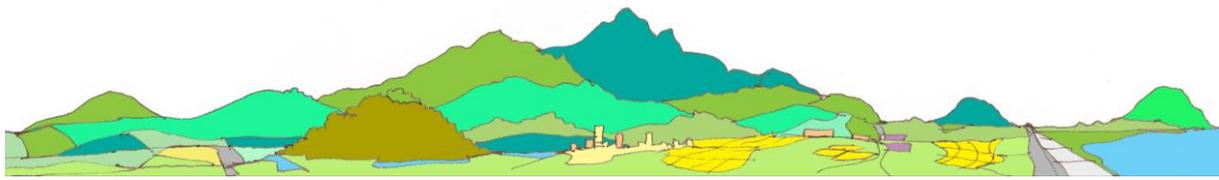
Figura 2: Comemoração do carnaval na década de 60. Arquivo público

Este artigo é parte integrante do trabalho de conclusão de curso de arquitetura e urbanismo em desenvolvimento na Universidade de Brasília. A intenção dessa pesquisa é gerar uma reflexão sobre os problemas que levaram ao abandono da avenida W3 Sul, que se encontra em Brasília, cidade exemplo de implantação do urbanismo modernista. Com o objetivo de trazer à tona as razões que levaram a mudança de fluxo na cidade e que podem

Essas casas foram as primeiras unidades habitacionais a serem construídas no Plano Piloto e o comércio do outro lado da avenida W3 o primeiro comércio implantado. Durante seus primeiros 20 anos esse era o único centro da pequena Brasília e é onde eram realizadas as principais manifestações cívicas e culturais.

A partir da década de 80 o prestígio da avenida começou a decair. Hoje a avenida

<sup>1</sup> Conceito introduzido por Gehl (2013) relativo a atividades como sentar-se para descansar, fazer compras, reuniões informais, entre outros.



encontra-se depredada, suja, com vários imóveis desocupados e quase ausente de bares, restaurantes e atividades noturnas. A falta de investimento do governo para a resolução do atual problema e os altos preços de aluguéis devido sua centralidade acabam levando a desistência de muitos comerciantes.



Figura 4: W3 Sul. Internet. 2013



Figura 3: W3 Sul. Internet. 2013

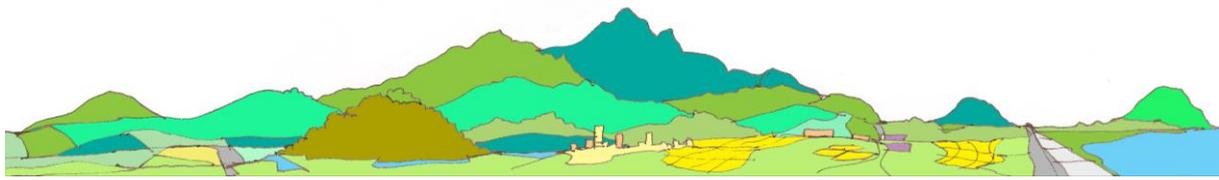
Devido à sua grande importância como parte do centro da capital do país e da área tombada como patrimônio da humanidade essa espaço merece atenção devido à sua situação atual situação de deterioração. A W3 merece, também, atenção ao seu potencial habitacional, em uma região onde existe um grande déficit habitacional, formado por uma infraestrutura que não está sendo aproveitada ao seu máximo, com as edificações vazias, potencial construtivo não utilizado e o grande eixo de transporte coletivo.

A metodologia utilizada para a concepção desse artigo se baseia em quatro etapas. A primeira é a busca por referencial teórico, onde se estuda a degradação e recuperação de centros urbanos, principalmente segundo os autores Vargas & Castilho (2006), e as qualidades que uma via comercial de uso misto, principalmente de acordo com o autor Vikas Metha (2013). Nessa primeira etapa é possível perceber que existem causas internas e externas a degradação de uma área.

A segunda etapa, a caracterização, estabelece um estudo abrangente da via, baseado no método de análise dimensional<sup>2</sup> desenvolvido pelos professores Frederico de Holanda, Maria Kohlsdorf e Gunter Kolsdorf, para que se possa perceber onde estão os principais problemas que envolvem sua degradação. A terceira etapa trata da análise da caracterização e a quarta e última etapa trata a respeito das conclusões e sugestões para o futuro.

---

<sup>2</sup> Procedimento analítico que considera a arquitetura como realidade multidimensional, analisando classes de elementos e seus respectivos atributos dentro de aspectos de ordem prática e expressiva.



## REFERENCIAL TEÓRICO

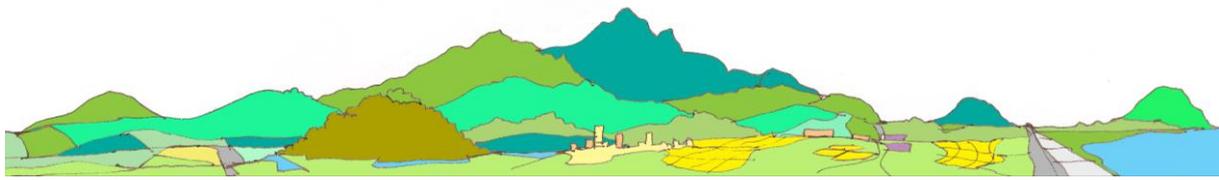
Para uma melhor discussão a respeito de áreas urbana abandonadas e degradadas se faz necessária a definição do conceito de “deterioração urbana”. Segundo Vargas & Castilho (2006) dentro do conceito de deterioração, causas e efeitos, se confundem frequentemente e são designados de forma equivocada, o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

São causas de origens internas, por exemplo, a alta poluição do ar, poluição visual, falta de vagas, aumento do preço do solo, mobiliário público deficiente ou inadequado, entre outros. São causas externas a concorrência com outras áreas da cidade, seja por uma oferta de melhor qualidade de vida urbana, segurança, preços imobiliários mais acessíveis e avanços tecnológicos encontrados principalmente em edificações mais novas. E dentre os efeitos causados pela deterioração se fala principalmente do êxodo das atividade, como abandono das edificações, desocupação da área, apropriação indevida de espaços públicos e edificações e falta de manutenção geral.

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

Ainda neste sentido, 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, elas são a principal manifestação do espaço público na cidade. Por exemplo, Janes Jacob sugere 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, descobrimento e aprendizado para os transeuntes. Mas o que faz com que os espaços públicos tenham um alto nível de uso diário?



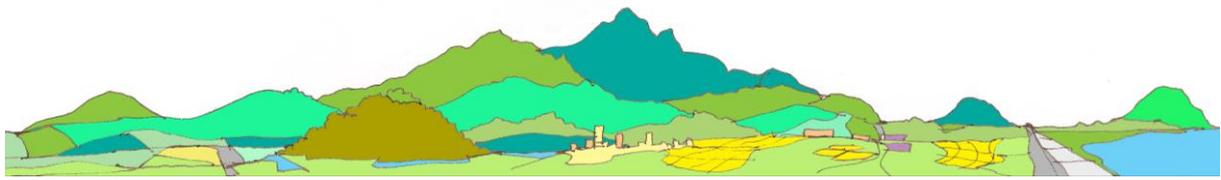
Primeiro, é importante definir de que tipo de uso estamos falando. Uma rua viva, com um alto nível de uso, é uma rua com a presença de várias pessoas engajadas em atividades estacionárias opcionais, que são atividades mais sociais por natureza, como sentar em um banco sozinho ou em grupo, ou utilizar os equipamentos que o espaço oferece. Vários estudos tentam relacionar o nível de usuários do espaço com fatores da 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, há casos em que, mesmo que esses fatores sejam semelhantes, há variância entre o uso dos espaços. Nos estudos realizados por Vikas Mehta (2013), percebeu-se três características que quando diferentes, mesmo que todas as outras sejam iguais, podem afetar 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 que as pessoas com diferentes origens tem uma ligação com estabelecimentos 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 ou espaços como praças. O segundo ponto indica a importância de comércios independentes e únicos daquele local, variedade de lojas, fachadas personalizadas e com grande permeabilidade. 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, as características físicas da rua e dos prédios adjacentes também são importantes. Oferta de locais para sentar, a largura da calçada, sombra e a articulação das fachadas dos prédios, as pessoas vão preferir permanecer na frente de uma fachada com mais detalhes, mais bem cuidada, com mais vida, do que outras.

## **CARATERIZAÇÃO DA VIA**

### **ASPECTOS DE ORDEM PRÁTICA**

O bairro Asa Sul, ou RAI possui a quarta maior renda per capita da capital com um IDH de 0,943. A oferta de infraestrutura é ótima, possuindo shoppings, supermercados, padarias, restaurantes de grande variedade, bancos, cursos, hotéis, boates, bares, igrejas, teatros, cinemas e outros. Em virtude à sua localização central os preços dos aluguéis são altos, tanto residenciais quanto comerciais. Porém esses preços não condizem com a situação atual, em



que o fluxo de pedestre é baixo, a área é insegura e depredada, o que leva, aos poucos, com que os comércios não consigam se manter, principalmente os pequenos e independentes.

### Lojas fechadas



Figura 5: Lojas fechadas em Junho de 2014, segundo o Sindivarejista. Correio Brasiliense. 2014

O Sindivarejista do DF faz um levantamento trimestral da situação do comércio no DF. 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 áreas campeãs de lojas fechadas, tendo 194 lojas fechadas, dessas 132 lojas na W3 (Junho de 2014). Além disso, esse número está crescendo, em 2012 o número de lojas fechadas na via W3 Sul era de 62, em 2013, 74 e em Janeiro de 2014, 89 lojas.

A via W3 é classificada como via arterial secundária, o que quer dizer que sua

função é igualmente dividida entre mobilidade e acessibilidade e funciona a 60km/h. Ela possui 6 faixas de rolamento, sendo 3 faixas de sentido N-S e 3 faixas de sentido S-N divididas por um canteiro central de 10m de largura, onde acontecem retornos, cruzamentos e vagas a 45°. As faixas da direita em cada sentido da via W3 são de uso exclusivo para ônibus, hoje 129 linhas passam por ali no sentido S-N e 83 linhas no sentido N-S. Embora a faixa traga uma melhoria no tempo das viagens ela não aumenta a capacidade do sistema, os ônibus continuam lotados ainda ocorrem engarrafamentos na faixa exclusiva devido ao grande número de linhas.

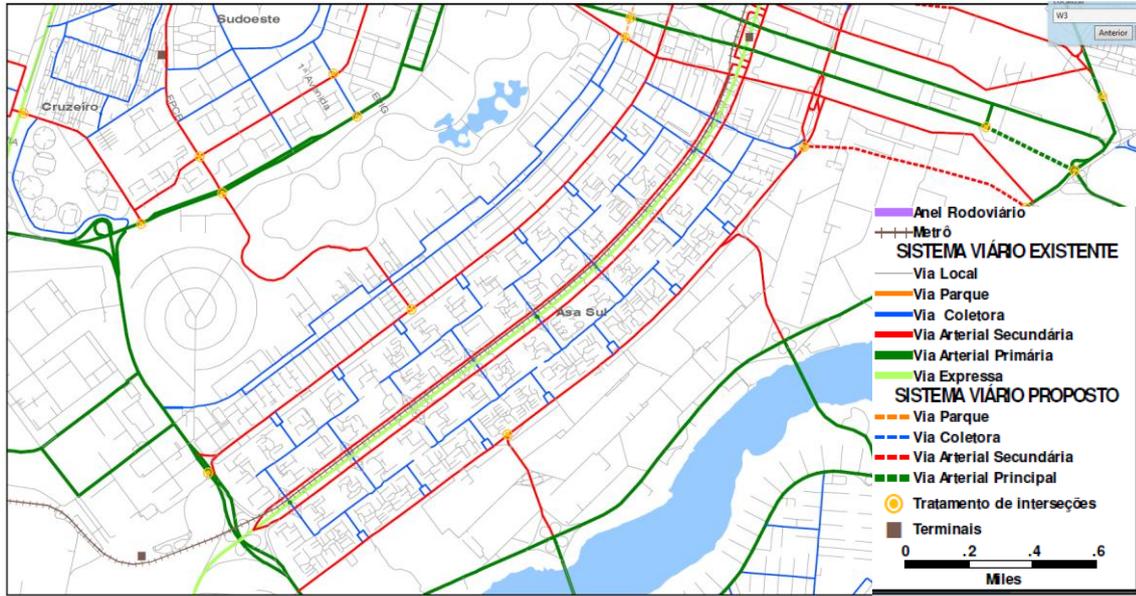
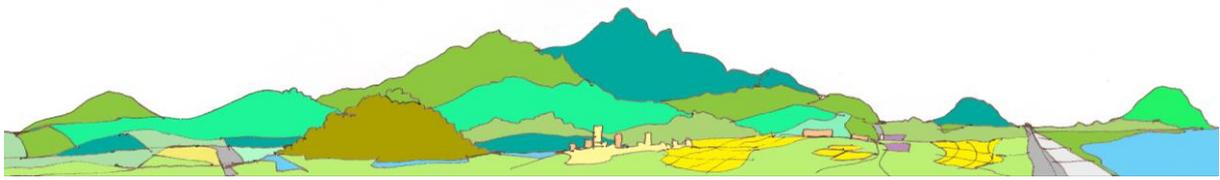


Figura 6: Hierarquia viária do bairro Asa Sul. Fonte Sedahb. 2009

A via W2 é classificada como via local, funciona a 40km/h e serve para acesso aos lotes e como via de serviço, onde acontece a coleta de lixo e operações de carga e descarga. Essa via tem geometria bastante irregular, com grandes variações do tamanho da caixa viária. A W2 possui estacionamentos dos dois lados, sendo que as vagas viradas para as quadras residenciais são a 90° e as viradas para o comércio a 45°. A faixa central tem o sentido único S-N.



Figura 7: Mapa Chave dos Cortes. Autoria própria. 2015



Figura 8: Corte 01 –Casas perpendiculares a via e comércio. Autoria própria. 2015

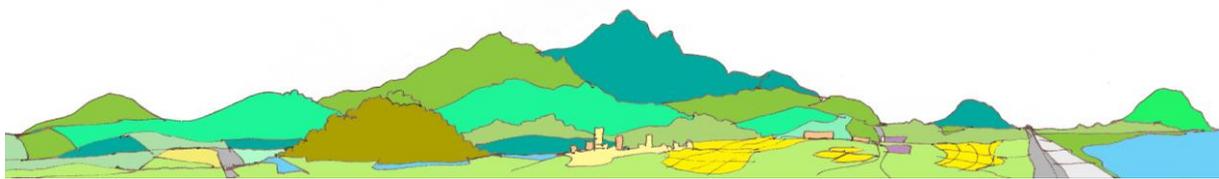


Figura 9: Corte 01 –Paradas de ônibus e estacionamentos. Autoria própria. 2015



Figura 10: Corte 01 – Espaço gramado e comércio. Autoria própria. 2015



Figura 11: Corte 01 –Casas paralelas a via e comércio. Autoria própria. 2015

Cada quadra do Setor Comercial Residencial Sul possui três blocos homogêneos de 80m de frente por 40m de profundidade. Esses blocos são separados por becos de 9,5m, onde se encontram pequenos comércios locais como banca de revistas e chaveiros. Já no Setor de Habitações Individuais geminadas, a organização é mais variada, embora o tamanho do lote se mantenha em toda a via. As casas se encontram paralelas a via, perpendiculares e organizadas de forma que misturam essas duas posições.

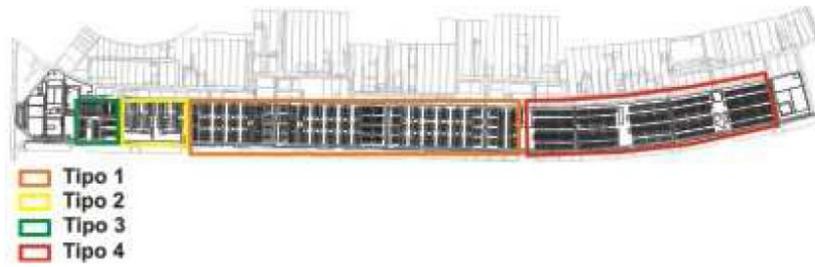
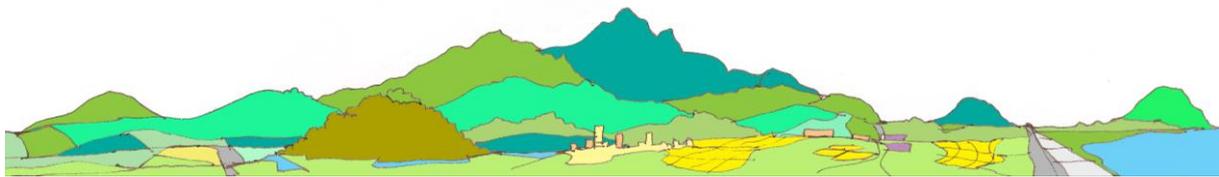


Figura 12: Mapa Chave da organização das casas geminadas. Brandão.2009.

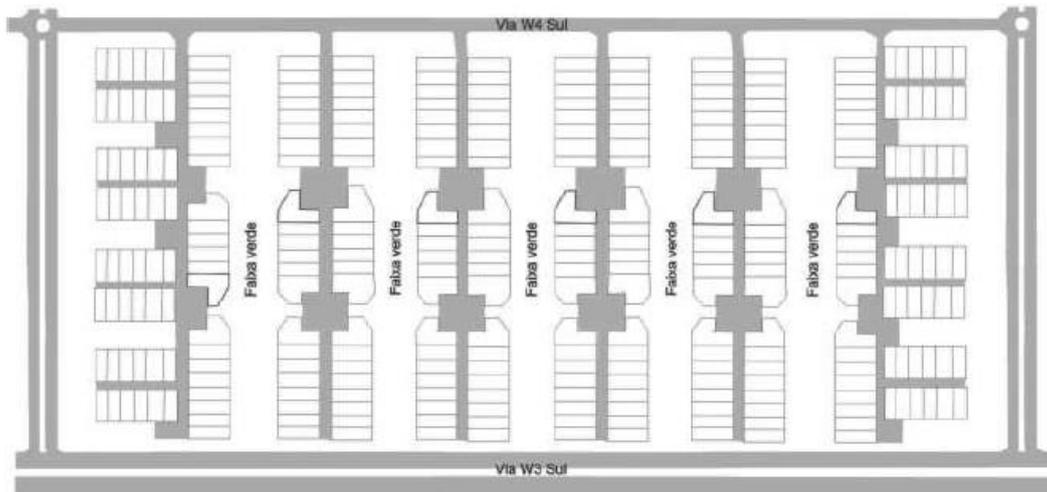


Figura 13: Organização das casas geminadas tipo 01. Brandão. 2009

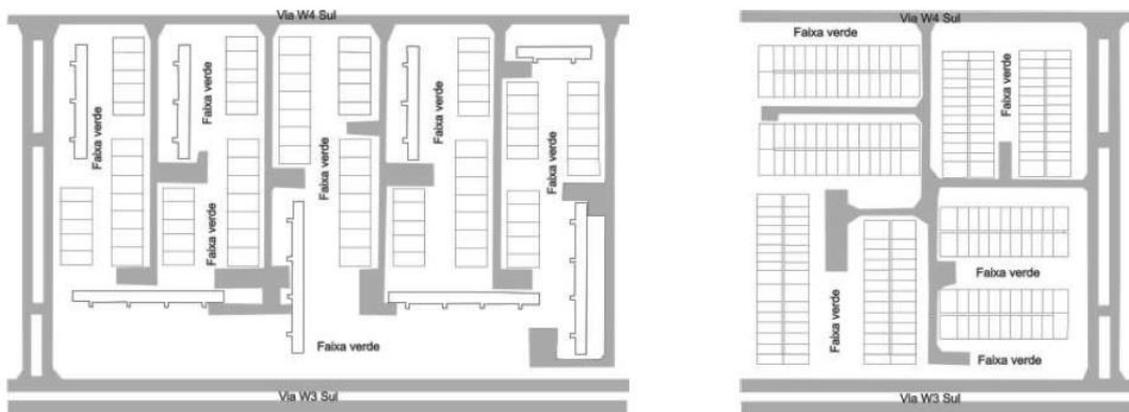


Figura 14: Organização das casas geminadas tipo 02 e 03. Brandão. 2009

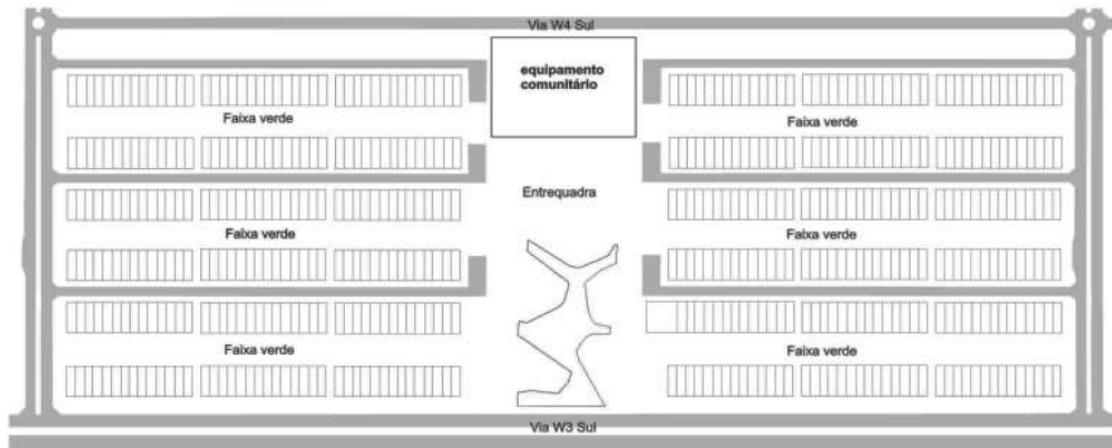
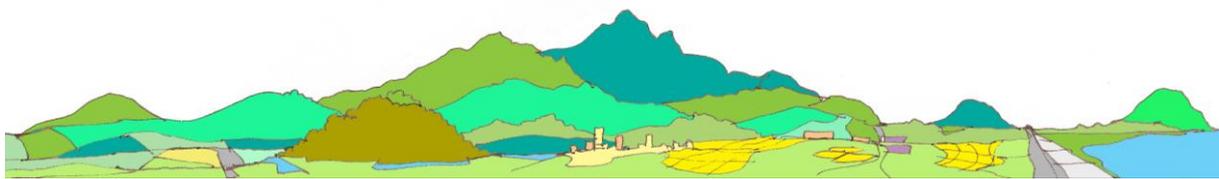


Figura 15: Organização das casas geminadas tipo 04. Brandão. 2009

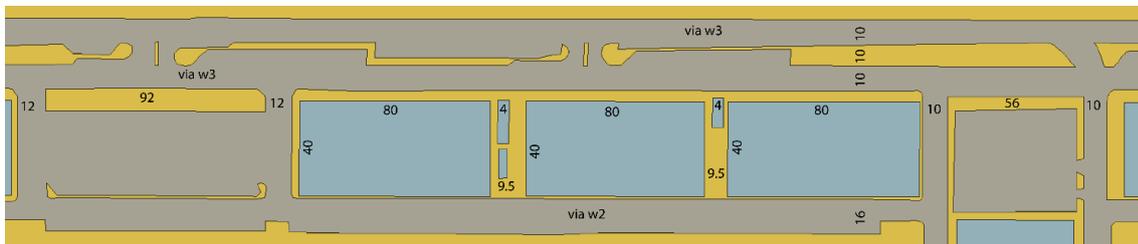


Figura 16: Organização e dimensionamento das quadras do Setor Comercial Residencial Sul. Autoria própria 2015

A oferta de vagas é, em média, de 412 vagas por quadra, o que condiz com a norma da CODHAB, que pede uma vaga por 45m<sup>2</sup> de lojas comerciais varejistas, isso equivale a 213,4 vagas para o comércio.



Figura 17: Contagem de vagas por quadra. Dossiê do concurso de Ideias para a W3. 2002

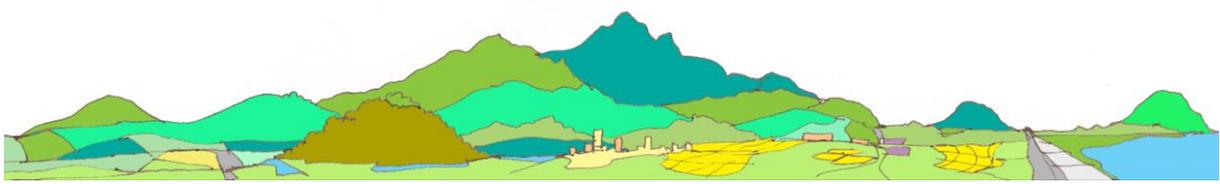


Figura 20: Calçada W2. Autoria própria. 2014



Figura 19: Calçada casas geminadas. Autoria própria. 2014



Figura 18: Calçadas casas Geminadas. Autoria própria. 2014

As calçadas dos dois lados da via encontra-se em péssimo estado, há pouca preocupação com a acessibilidade: faltam rampas e as calçadas possuem larguras inadequada. Há, também, a ocorrência de irregularidades, buracos, dilatações do piso, lixo e carros parados nas calçadas.



Figura 21: Mapa de operação viária. Autoria própria. 2015



Figura 22: Mapa de operação viária. Autoria própria. 2015

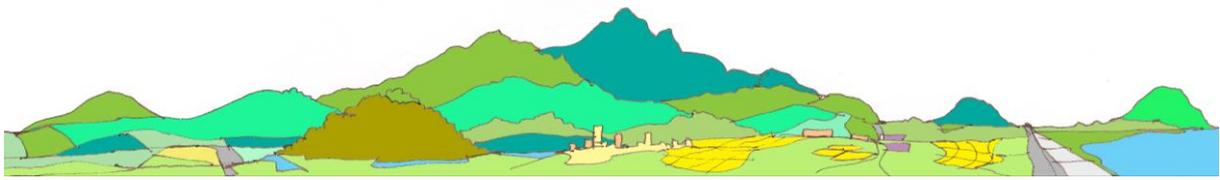


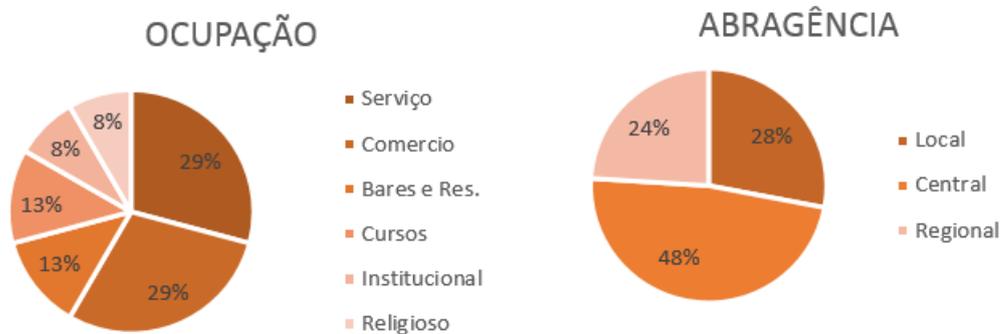
Figura 23: Mapa de operação de transporte coletivo e bicicleta. Autoria própria. 2015



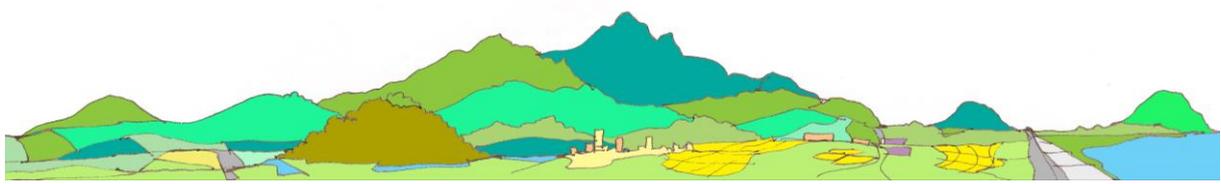
Figura 24: Mapa de operação de transporte coletivo e bicicleta. Autoria própria. 2015

O gabarito varia bastante na parte comercial e residencial da via, a maioria das casas possuem construções na cobertura que ultrapassam o limite máximo de altura. Ainda a altura dos blocos comerciais variam de 0 (estacionamentos) a 5 pavimentos. Quanto ao uso do solo, podemos perceber por um levantamento realizado pela autora, que se concentram diferentes tipos de atividades de diferentes abrangências em cada quadra:

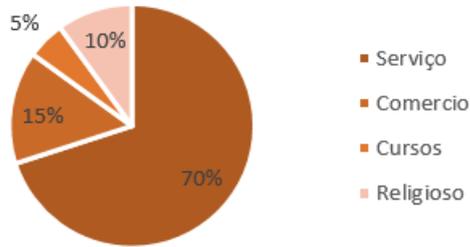
- 516 -Principais Ramos: Farmácia e Agência Bancárias



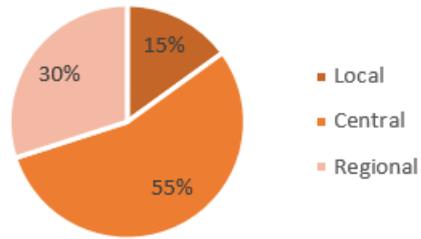
- 515 – Principal Ramo: Pneus e Serviços Automotivos



**OCUPAÇÃO**

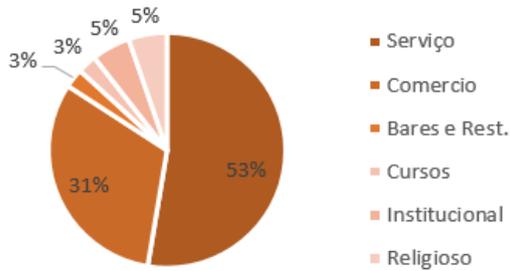


**ABRAGÊNCIA**

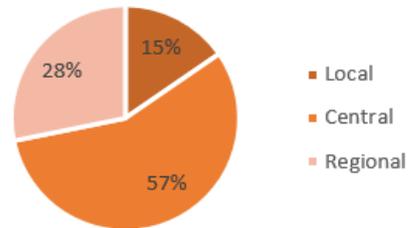


- 514 – Principais Ramos: Serviços Automotivos e Moveis para Escritório

**OCUPAÇÃO**

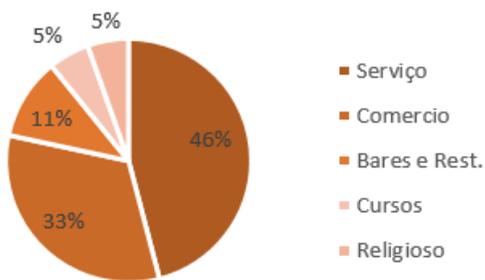


**ABRAGÊNCIA**

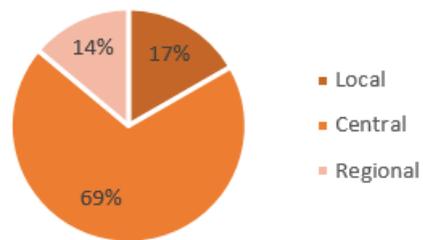


- 513 – Principal Ramo: Serviços Automotivos, Ferragens/Metals e Agência Bancária

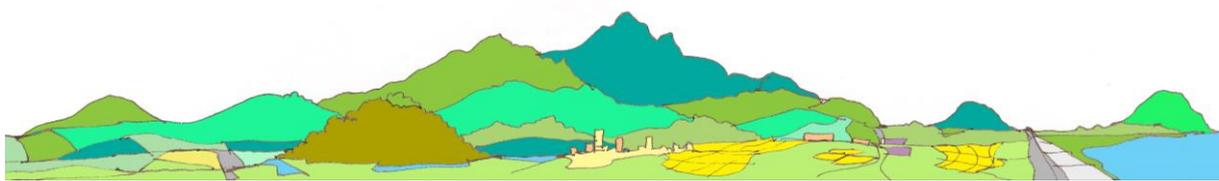
**OCUPAÇÃO**



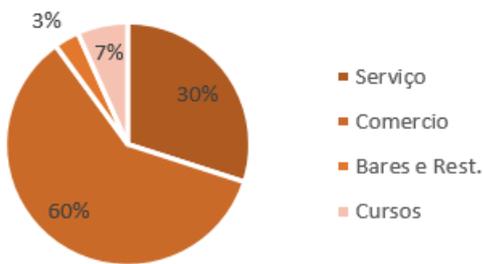
**ABRAGÊNCIA**



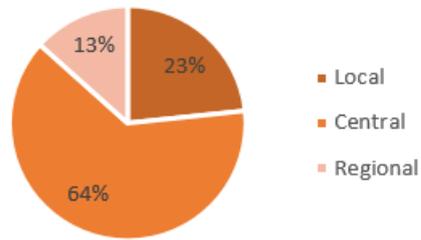
- 512 – Principal Ramo: Serviços Automotivos



### OCUPAÇÃO

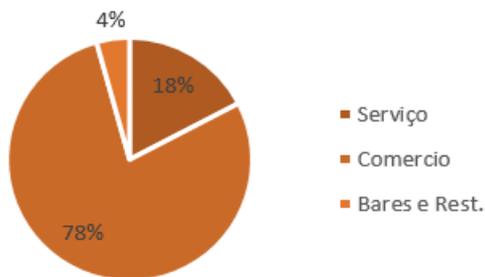


### ABRAGÊNCIA

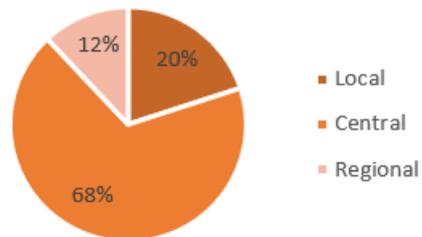


- 511 – Principais Ramos: Ferragens, Tecidos e Instrumentos Musicais

### OCUPAÇÃO

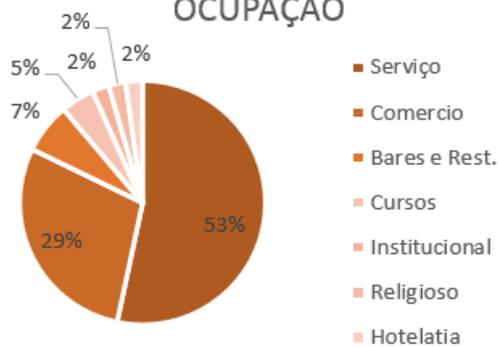


### ABRAGÊNCIA

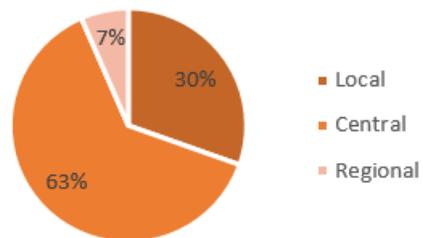


- 510 – Principais Ramos: Produtos Infantis, Agropecuários/Pet Shop e Tecidos

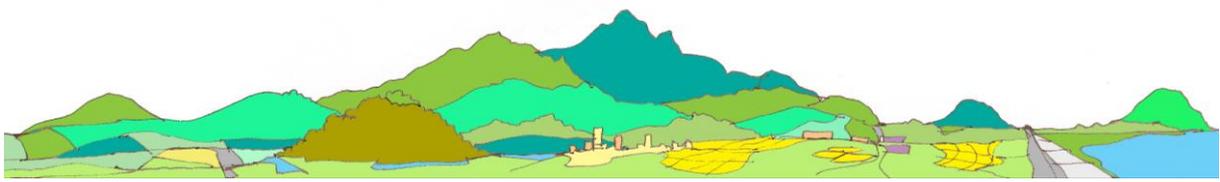
### OCUPAÇÃO



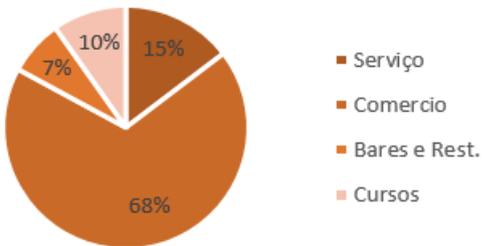
### ABRAGÊNCIA



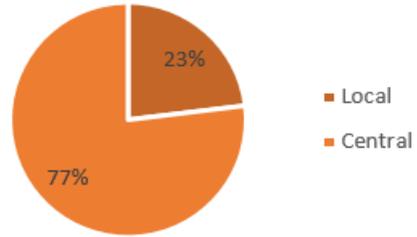
- 509 – Principais Ramos: Aluguel de Roupas, Salão de Beleza e Moda íntima



### OCUPAÇÃO

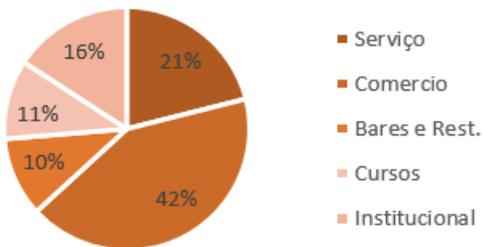


### ABRAGÊNCIA

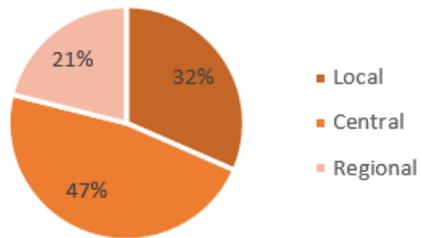


- 508 – Principal Ramo: Institucional

### OCUPAÇÃO

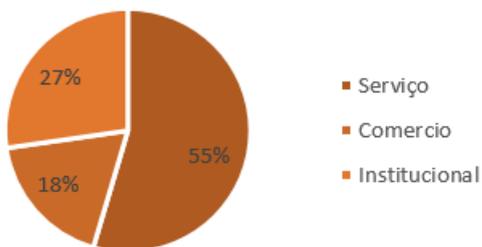


### ABRAGÊNCIA

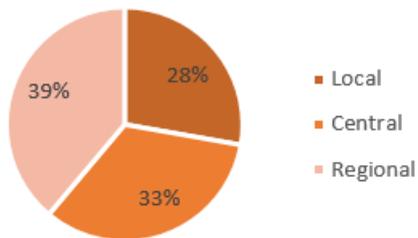


- 507 - Principal Ramo: Institucional

### OCUPAÇÃO



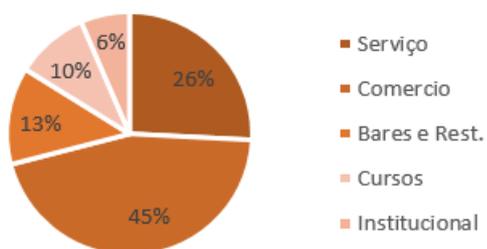
### ABRAGÊNCIA



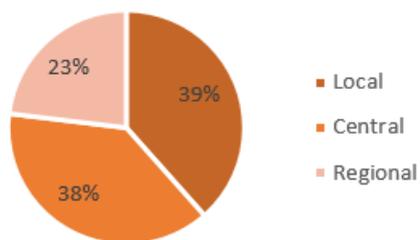
- 506 – Principais Ramos: Concessionarias e Artigos diversos



### OCUPAÇÃO

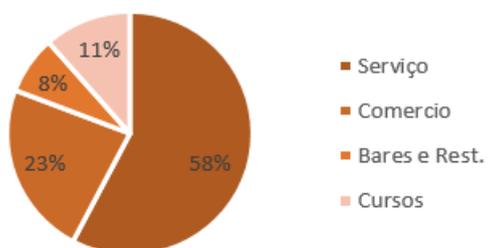


### ABRAGÊNCIA

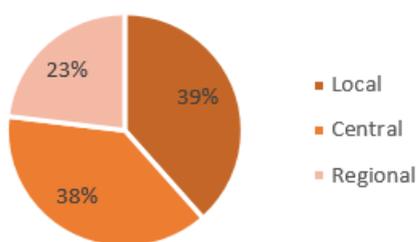


- 505 – Principais Ramos: Cursos Superiores e Salão de Beleza

### OCUPAÇÃO

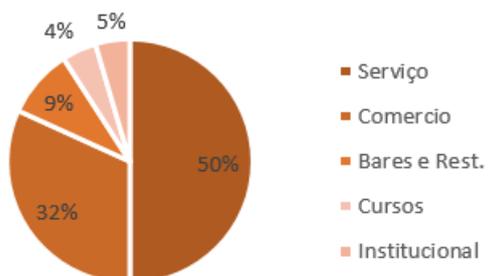


### ABRAGÊNCIA

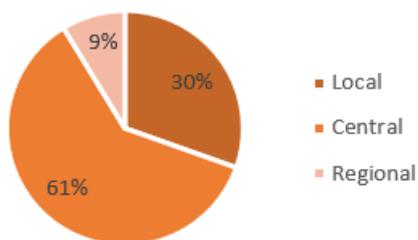


- 504 – Principal Ramo: Agência Bancária

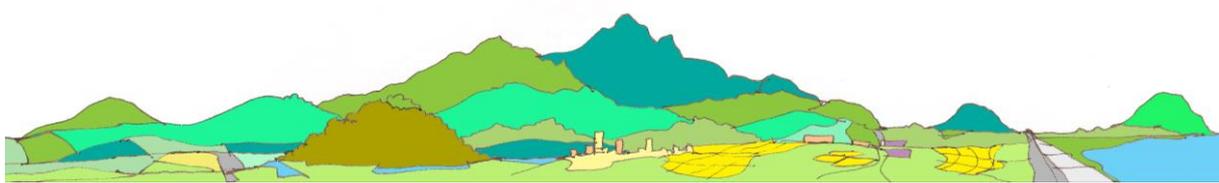
### OCUPAÇÃO



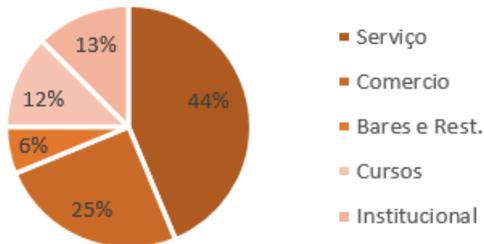
### ABRAGÊNCIA



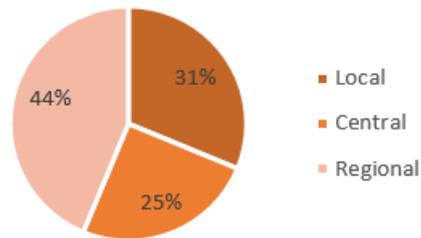
- 503 – Principais Ramos: Cursos Superiores e Instituições



### OCUPAÇÃO

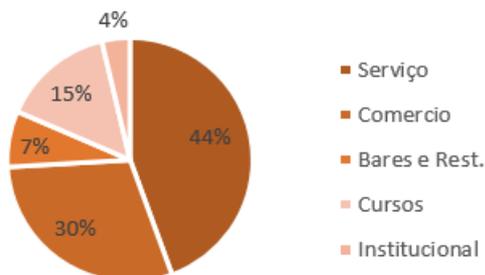


### ABRAGÊNCIA

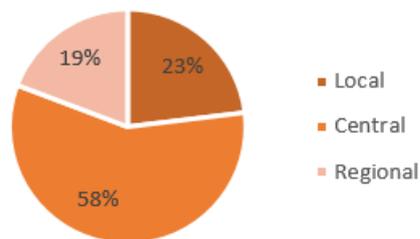


- 502 – Principal Ramo: Cursos Superiores e Agências Bancárias

### OCUPAÇÃO



### ABRAGÊNCIA



Além dos usos comerciais na faixa do Setor Comercial Residencial Sul podemos encontrar alguns exemplos de uso comercial também na quadras residenciais do Setor de Habitações Individuais Geminada Sul, principalmente no trecho da 03 a 07 que possuem lotes paralelos e próximos à via. O quadro a seguir demonstra essa situação, de acordo com observação pessoal e levantamento feito em 2008 (CASTELO, 2008).

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
706	Escritório de Advocacia	01	De frente para a W4
	Brechó	01	De frente para a W3
	Consultório Espirita	01	De frente para a W3
	Pousada	01	De frente para a W3
707	Salão de Beleza	02	De frente para a W3
	Pousada	02	De frente para a W3



	Xerox	01	De frente para a W3
710	Vidente	01	De frente para a via 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	De frente para a via entre 712/713
713	Sabonetes a base de mel	01	De frente para a W3
	Brechó	01	Quadra Interna
	Escritório de Advocacia	01	Quadra Interna

## ASPECTOS DE ORDEM EXPRESSIVA

A W3 se encontra entre importantes centros da cidade, o centro de massa (centro de concentração populacional), o centro funcional (onde está a rodoviária central do Distrito Federal, que distribui a maioria das viagens do transporte público na cidade e onde se concentram os empregos) e o centro morfológico (local mais acessível de acordo com a técnica da axialidade) o que a torna extremamente acessível do ponto de vista viário para a cidade.

Além da integração com a cidade, foi analisado também a relação entre o pedestre e as fachadas dos prédios seguindo modelos aplicados por Gehl (2013) em seus estudos. A via não possui um bom desempenho nesse quesito, os blocos tem mais costas e ombros do que rostos, o que acontece devido a abertura das lojas para os dois lados da via, onde um lado acaba sendo privilegiado. E porque as casas se fecham para si, quase não possuindo aberturas e transparências para a via.

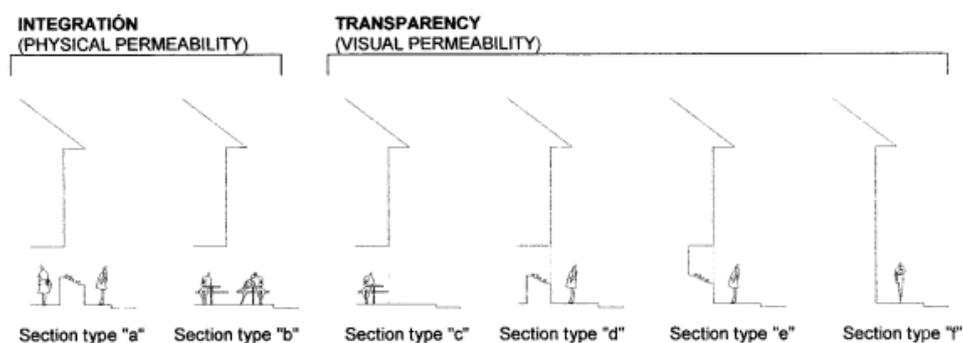
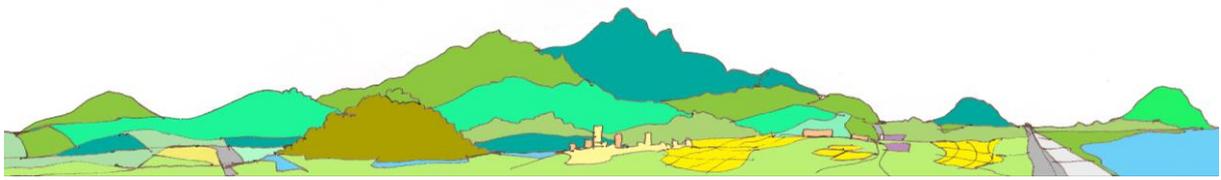


Figura 25: Interação física das fachadas. GEHL. 2013



516-515



514-513



512-511



510

507



504

502

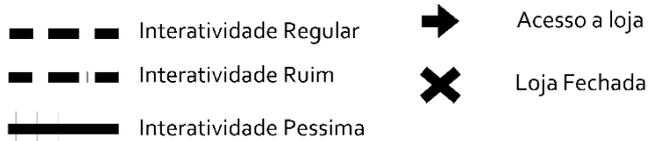
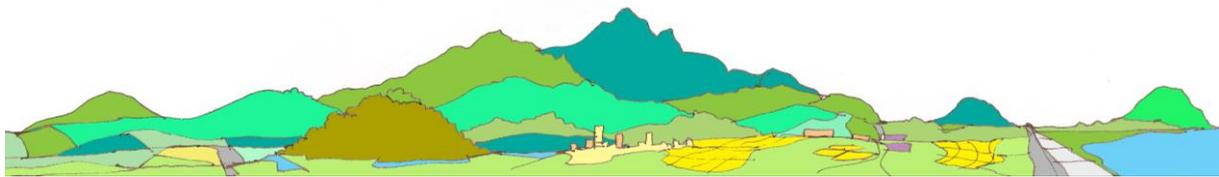


Figura 26: Mapas da Interação das fachada. Autoria própria. 2015

As pessoas tem dificuldade de se localizar na via, em consequência da repetição exaustiva de elementos similares, como os blocos igualmente espaçados, os becos entre os blocos, as entrequadras com estacionamentos e as intersecções. Alguns poucos estímulos visuais possuem identidade própria e ajudam na orientação pela via, esses elementos deviam ser reforçados. Há alguns locais simbólicos presentes na via, como: Centro Cultural Renato Russo, Santuário Dom Bosco, Escola Parque da 308 Sul, Biblioteca Demonstrativa e a Praça do Índio.

Outro aspecto importante a ser ressaltado é a grande presença de grafites, a área da avenida é o local mais procurado dentro do Plano Piloto para exposição dos grafites. Tanto pelos próprios comerciantes e alguns moradores, que já abraçaram a prática e hoje contratam artistas para grafitem suas paredes.



Figura 28: Grafite na 508sul. Autoria própria. 2014



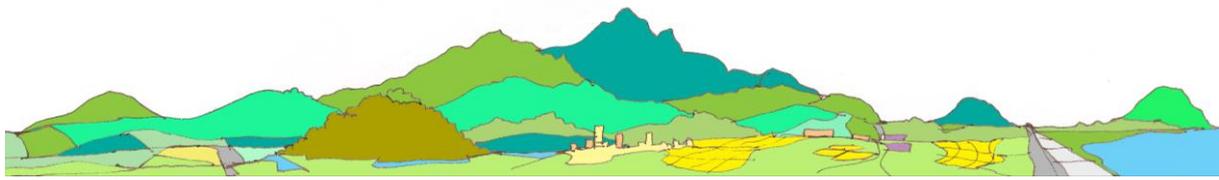
Figura 27: Grafite na 707 sul. Autoria própria. 2014



Figura 30: Grafite 706 sul. Autoria própria. 2014



Figura 29. Grafite na 508sul. Autoria própria. 2014



## **NORMAS LEGAIS E TOMBAMENTO**

A via W3 se encontra dentro dos perímetros tombados de um dos exemplos mais notáveis de implantação modernista, Brasília. Ela faz parte dos eixos estruturadores longitudinais da cidade e define seu limite oeste, tendo assim um alto peso hierárquico dentro das vias da cidade. Outro elemento estruturador importante da área tombada são as escalas urbanísticas que regem atualmente a organização espacial da cidade. No total existem quatro escalas: Monumental, Gregária, Residencial e Bucólica.

A via está inserida na escala residencial, entretanto ela não segue as principais características determinantes dessa escala e não é citada no decreto N° 10.289, de 14 de outubro de 1987, que rege o tombamento pela UNESCO. Isso fez com que vários pesquisadores (REIS,2001; ELISA,1997) vissem a necessidade da preservação dessa e de outras áreas, que não são citadas no decreto, de forma diferente do resto do conjunto. Isso não quer dizer que ela não tem importância patrimonial, apenas que se podem realizar intervenções de forma mais flexível.

No mesmo decreto, nº10.289 de 1987, é determinado que as áreas dentro do perímetro de tombamento não citadas por ele, obedeceriam as leis urbanísticas anteriores à sua assinatura. Sendo então que os parâmetros urbanísticos que regem a área encontram-se hoje com quarenta anos de defasagem.

O primeiro e único documento que regula o uso ao longo da via é o decreto 596, de 08 de março de 1967, onde, para o Setor Comercial Residencial Sul e Norte permitidos os seguintes usos: comércio atacadista, comércio varejista, depósitos e escritórios, excluindo lanternagem, comércio de material de construção e madeireiras e serrarias. Para o Setor de Habitações Individuais Geminadas Sul e Norte ficam permitidos a usos de residências econômicas.

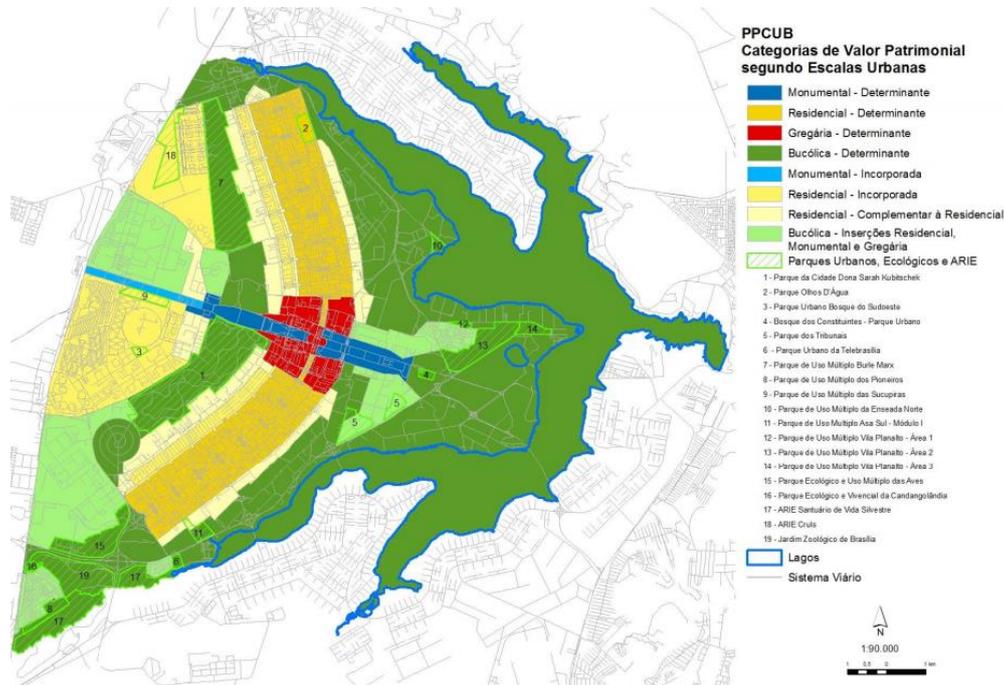
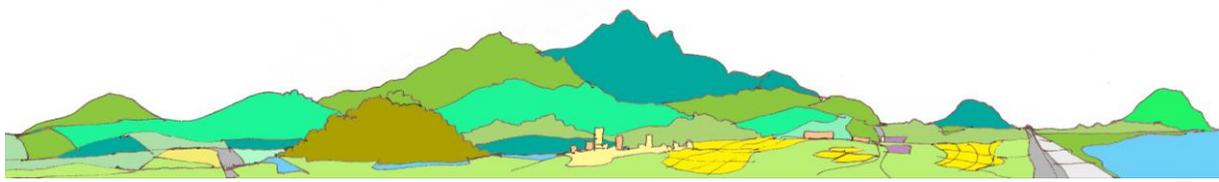


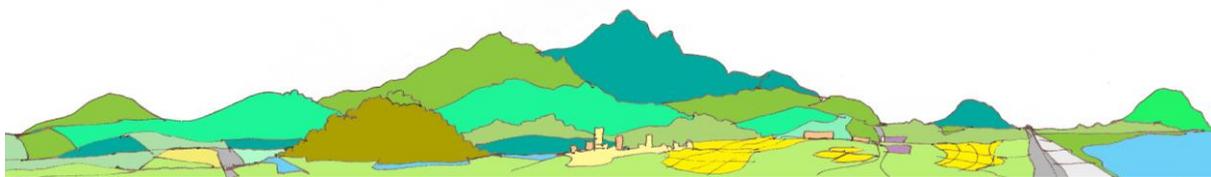
Figura 31: Escalas urbanística, separadas em áreas incorporadas e complementares. Fonte: PPCUB. 2009

A última norma de gabarito para o Setor Comercial Residencial é de 1975 a SCR/S-CE1/3. Ela permite a construção de 03 pavimentos em todo o lote, construções abrangendo dois ou mais lotes, sendo que o lote mínimo possui 5 por 40m, acesso independente para os pavimentos superiores e térreo ocupado exclusivamente com lojas ou áreas de estacionamento. O setor de Habitações Individuais Geminadas é regulado também pela NGB 4087 de 1987, que diz que a área deve ter uso exclusivo habitacional unifamiliar geminado, e altura máxima de 7m.

Grande parte desses parâmetros são desrespeitados, a exemplo do uso comercial que ocorre no Setor de Habitações Individuais Geminadas Sul (SHIGS), das normas de gabarito, as quais não são respeitadas em nenhum dos dois lados da via, e de usos não permitidos, como o caso das oficinas, predominantes na ponta sul da via. Isso mostra a necessidade da revisão desses parâmetros para ajusta-los à dinâmica urbana atual da cidade. Alguns desses desrespeitos também apontam para algumas tendências naturais da via que a legislação tenta evitar sem sucesso.

Os documentos mais recentes que tratam a respeito da área como o Plano Diretor de Ordenamento Territorial de 2009 e o Plano Diretor de Transporte Urbano de 2010, são apenas para atestar a necessidade de revitalização.

## ANALISE



Tomando como base a caracterização feita no item anterior e o referencial teórico os problemas encontrados serão separados em causas, externas e internas, e efeitos. As causas externas, que estão ligadas a dinâmica da cidade, são principalmente o redirecionamento de fluxo para novas áreas de comércio, novos centros urbanos, onde os prédios são mais novos e o aluguel mais barato e o surgimento dos *shoppings centers*, que oferecem todo um conjunto de amenidades para o conforto dos usuários e lojas de marca.

Entretanto outras ruas comerciais próximas e com diferença de idade de apenas 10 anos se encontram ainda bem estabelecidas, o que sugere a necessidade do levantamento das causas internas. Essas podem ser divididas em condicionantes ou não condicionantes de acordo com a existência ou não das mesmas características em outras ruas comerciais próximas. Entre as causas internas condicionantes podemos citar primeiro a característica extremamente peculiar da avenida, de possuir comércio apenas de um lado, enquanto a parte residencial vira as costas para a avenida contribuindo para a diminuição do fluxo de pessoas. Percebeu-se, também, que nos locais onde há menos lojas fechadas ocorre a presença de comércio do outro lado da via, enquanto que nos locais onde a tipologia residencial não se articula com a via encontra-se mais edifícios fechados. Soma-se a isso, o fato de que embora o comércio possa ter duas fachadas ativas, apenas uma é valorizada contribuindo para a aparência de que muitas delas estão fechadas. Aos edifícios fechados ou em substituição de uso, percebe-se também a falta de atividades de cultura e lazer, como teatros, bares e restaurantes.

As causas internas não condicionantes, que causam a diminuição de pessoas utilizando o espaço, mas que não são o principal problema do abandono, são, por exemplo, a dificuldade de localização na via devido ao excesso de estímulos visuais repetitivos acentuado pelas mudanças estruturais ao longo do tempo que privilegiaram os carros e tiraram espaço dos pedestres, piorada ainda pela falta de locais e mobiliário urbano para permanência dos transeuntes. O transporte público, que é ineficiente e não supre a demanda. E falta também apoio e valorização aos prédios e locais simbólicos presentes na via, muitos se encontram fechados a muito tempo.

Quanto aos problemas que veem a ser consequência do abandono e não causa do mesmo podemos falar da insegurança, que está diretamente ligada ao baixo uso e que leva as pessoas a construir grades e muros, que levam a um ambiente mais hostil e mais insegurança. Os problemas da estrutura-física, destaca-se a falta de manutenção das calçadas, muitas das quais estão esburacadas, com lixos e carros estacionados, completamente inadequadas para acessibilidade. E por último o fechamento de pequenos



comércio independentes para abertura de grandes estabelecimentos institucionais, bancos, escritórios, oficinas e igrejas.

## CONCLUSÃO

A partir do esclarecimento das causas de um evento é possível tomar decisões que podem levar à sua solução. No caso da W3 Sul viu-se que em grande parte sua decadência se deve à falta de certas características de ordem morfológica, que fazem que para ela seja mais difícil de competir com os demais espaços que a cidade oferece.

Realmente a tendência de se reunir diversas atividades em blocos intramuros é forte e é uma difícil competição para alguns espaços públicos. Mas, pelo sucesso de inúmeros casos, podemos ver que essa demanda pelo espaço público da rua ainda existe. Portanto, a solução para o problema de abandono da via também existe, e envolve principalmente o tratamento de seu comércio unilateral e da situação em que suas lojas possuem duas frentes, além da possibilidade de se considerar um aumento do potencial construtivo para atrair investidores privados.<sup>3</sup>

## REFERÊNCIAS

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

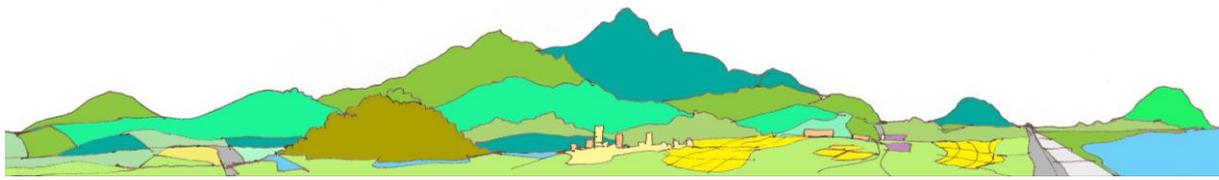
BRANDÃO, V. B. Brasília, a cidade patrimônio e sua escala residencial: preservar o quê? E por quê? Tese de doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

BRASIL. 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.

---

<sup>3</sup> Mais especificações de um plano de Reabilitação podem ser vistas no trabalho completo de conclusão de curso da autora para a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.



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, 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.

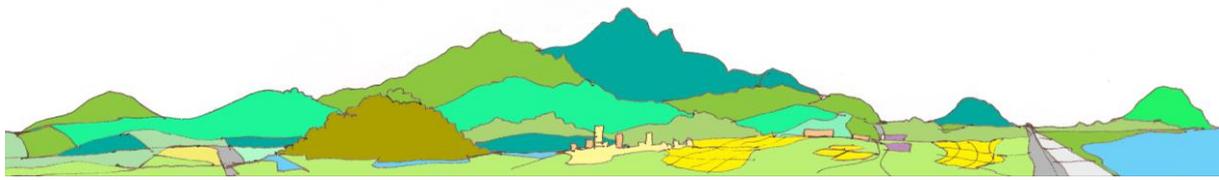
DISTRITO FEDERAL. Decreto “N” nº 596 de 08/03/1967. Aprova o Código de Edificações de Brasília, e com este baixa, e dá outras providências. In: Código de Edificações de Brasília, p-09. Arquivo digital disponível no Arquivo Técnico da SEDUMA.

DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 10.829 de 14/10/1987. Regulamenta o ar. 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.

FONSECA REIS, A. C. Cultura e Transformação Urbana. São Paulo: SESC Belenzinho & Garimpo de Soluções, 2011

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

GEHL, J. Cidade par as Pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. PPCUB: Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília. Projeto de Lei em pauta desde 2009.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. PDOT: Plano Diretor de Ordenamento Territorial. Brasília – DF, 2009.

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

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

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

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

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

NORAT, R. & RIBEIRO, R. Intervenções de Reabilitação de áreas históricas: questões conceituais e teóricas. Revista Capital Científico – Vol. 12 n. 2 – Abril/Junho 2014.

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

VARGAS, H.; CASTILHO, A. L. (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.