

PAISAGEM E IMAGINÁRIO:  
CONFIGURAÇÕES DA AVENIDA  
W3 SUL EM BRASÍLIA



LAURA RIBEIRO  
DE TOLEDO CAMARGO

BRASÍLIA, 2019

**Laura Ribeiro  
de Toledo Camargo**

**Paisagem e imaginário:  
configurações da Avenida  
W3 Sul em Brasília**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília como requisito para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração:  
Projeto e Planejamento Urbano e Regional.

Orientadora:  
Prof. Dra. Luciana Saboia Fonseca Cruz

**Brasília, 2019**

cc172 p

Camargo, Laura Ribeiro de Toledo

Paisagem e imaginário: configurações da avenida W3 Sul em Brasília/ Laura Ribeiro de Toledo Camargo; orientador Luciana Saboia Fonseca Cruz. -- Brasília, 2019. 210p.  
Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, 2019.  
1. Arquitetura e Urbanismo. 2. Paisagem. 3. Brasília. I. Cruz, Luciana Saboia Fonseca. II. Título.

Ficha catalográfica elaborada automaticamente com os dados fornecidos pelo autor.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior — Brasil (CAPES)

CÓDIGO DE FINANCIAMENTO 001

*This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior — Brasil (CAPES)*

FINANCE CODE 001

**Laura Ribeiro  
de Toledo Camargo**

**Paisagem e imaginário:  
configurações da Avenida  
W3 Sul em Brasília**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília como requisito para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em \_\_ / \_\_ / \_\_\_\_

---

Prof. Dra. Luciana Saboia Fonseca Cruz  
(ORIENTADORA | PPG-FAU | UNB)

---

Prof. Dr. Cauê Costa Capillé  
(MEMBRO EXTERNO | FAU | UFRJ)

---

Prof. Dra. Carolina Pescatori Candido Silva  
(MEMBRO INTERNO | PPG-FAU | UNB)

---

Prof. Dra. Elane Peixoto Ribeiro  
(SUPLENTE | PPG-FAU | UNB)

**Brasília, março de 2019**

*Aos meus avós, Rosely, Renault, Isis e Camargo, cujas  
memórias e histórias ajudam a construir a paisagem da  
minha Brasília.*



## Agradecimentos

Aos meus pais Ivan e Gisele, por toda paciência, por sempre acreditarem na minha capacidade e por nunca medirem esforços para ajudar na minha formação profissional.

Ao Felipe, por todo amor doado, na forma de apoio incondicional e compreensão infinita.

À professora orientadora, Luciana Saboia, pelas conversas sérias, pela honestidade nas orientações e, principalmente, por ter enxergado potencial no trabalho, desde o primeiro contato.

Aos professores que tive o prazer de encontrar ao longo do percurso, em especial aos membros da banca Cauê Capillé, Carolina Pescatori e Elane Ribeiro, por terem contribuído no debate com sugestões, críticas e possibilidades riquíssimas.

À Universidade de Brasília, instituição à qual tenho muito orgulho de fazer parte, desde a graduação. Aos servidores e funcionários da pós-graduação e da Biblioteca Central, responsáveis pelo bom funcionamento da instituição. Ao Decanato de Pós-Graduação, pela ajuda de custo que viabilizou a participação no Congresso Internacional de Estudos da Forma Urbana (ISUF-H). À CAPES pelo financiamento, que possibilitou a dedicação exclusiva ao mestrado.

À equipe do Arquivo Público do Distrito Federal e da Biblioteca da Câmara dos Deputados, que me acolheram diversas vezes nesses dois anos e que me proveram de acervos riquíssimos sobre a história de Brasília.

Aos amigos e à família, que compreenderam as minhas ausências e me incentivaram ao longo do mestrado. Em especial, aos amigos que ganhei nessa empreitada, Livia e Lucas, a pós-graduação não teria a mesma leveza sem vocês ao meu lado. Ao meu irmão Felipe, pelos momentos de companheirismo em que ouviu meus devaneios e deu mais cor aos meus pensamentos. À minha irmã Natalie, pela paciência e carinho, por ter permitido que eu colocasse o mestrado à frente de compromissos que assumimos juntas.

À amiga Luísa, por ser uma referência e um porto seguro no mundo da pós-graduação, por todas as conversas ao longo do mestrado e por ter me ajudado nos mínimos detalhes na estrutura da dissertação. Aos amigos Ralph e Bruno, pela diagramação final do texto, por terem abraçado a ideia e executado com maestria, tratando com sensibilidade e carinho incomparáveis as minhas reflexões aqui registradas.

À amiga Bruna, pelo incentivo para ingressar no meio acadêmico. Às amigas Caroline e Bruna T., sem a ajuda delas eu não teria conseguido fazer a prova de seleção do mestrado e nada disso teria acontecido.

Às pessoas entrevistadas por essa pesquisa que, tão gentilmente, doaram seu tempo e compartilharam comigo as suas lembranças. Espero ter feito jus à riqueza que as paisagens das suas memórias me proporcionaram.

Muito obrigada!

## Resumo

Brasília foi projetada aos moldes do urbanismo moderno. Uma das vias de circulação no Plano Piloto distingue-se das demais por apresentar caráter de avenida: a configuração física de um lado é tal que se estabelecem relações diretas entre pedestres, edificações e veículos, comumente separados no modernismo. Projetada como eixo de serviço, a via W3 Sul foi construída de forma diferente e constitui-se em um dos primeiros pontos comerciais definitivos da nova capital. A W3 Sul assumiu caráter de centralidade não projetado, atraindo atividades e serviços que serviam não só à população local, mas ao território em desenvolvimento e, assim, se fixou na memória da população. Com o tempo e com a consolidação de outros núcleos urbanos, a avenida perdeu a preponderância comercial na metrópole e se transformou também no imaginário urbano dos habitantes. Frente à força simbólica que a W3 Sul do passado assumiu junto aos habitantes de Brasília, a pesquisa buscou analisar a influência das paisagens imaginadas (seja ela em forma de projeto ou memórias) na construção da paisagem vivenciada. Explorando a relação entre o projetado e o construído, frequentemente abordada no campo da Arquitetura e Urbanismo, a vivência do passado e do presente são confrontadas e complementadas na leitura da paisagem urbana. O objetivo era compreender o processo de construção e transformação dessa paisagem, traçando uma narrativa histórica do desenvolvimento urbano desde a concepção de Brasília até os dias atuais. A leitura da paisagem pelo imaginário urbano permitiu o acréscimo de novas camadas de compreensão da história, da vivência e da apropriação dos espaços da cidade.

**Palavras chave: paisagem, imaginário urbano, memória, W3 Sul, Brasília.**

## **Abstract**

The modern urbanism shaped Brasília. One of Pilot Plan's roads is different from the others as it presents avenue character: the configuration of one side provides direct relation between pedestrians, buildings and vehicles, which were separated in the modernism. Projected as a service road, the W3 South Avenue was built differently from the project, and became one of the first commercial spots in the new capital. This avenue has taken an important role in the city's consolidation process, gaining a non-projected centrality, that attracted activities and services which served not only the local population, but also the territory in development. Just like that, it gained a special spot at the population's memory. As time passed, the avenue lost its commercial preponderance in the metropolis, with the consolidation of new centers, and was transformed in the urban imaginary. Regarding the symbolic strength that the W3 South avenue from the past assumed with the inhabitants from Brasília, the research sought to analyze the influence of imagined landscapes (designed or in the shape of memories) in the construction of the experienced landscape. Exploring the relationship between the projected and the built, often approached in the field of Architecture and Urbanism, this research confronts and complements the experience of the past and the present in the reading of urban landscape. The main goal was to understand the process of construction and transformation of this landscape, tracing a historical narrative of urban development from the conception of Brasília to the present day. The reading of the landscape through the urban imaginary allowed the addition of new layers of understanding of the history, the experience and the appropriation of spaces in the city.

**Keywords: landscape, urban imaginary, memory, W3 South Avenue, Brasília.**

## Lista de siglas

ArPDF. Arquivo Público do Distrito Federal;

BNH. Banco Nacional de Habitação;

CASEB. Comissão de Administração do Sistema Educacional do Brasil, também utilizada para designar o primeiro Centro de Ensino Fundamental de Brasília\*;

CEMEB. Centro de Ensino Médio Elefante Branco;

CB. Correio Braziliense;

CIAM. Congresso Internacional de Arquitetura Moderna;

CLS. Comercial Local Sul;

CODEPLAN. Companhia de Planejamento do Distrito Federal;

DA. Diários Associados;

DCT. Departamento de Correios e Telégrafos;

GDF. Governo do Distrito Federal;

GTB. Grupo de Trabalho de Brasília;

ICOMOS. Conselho Internacional de Monumentos e Sítios;

IMS. Instituto Moreira Salles;

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional;

NOVACAP. Companhia Urbanizadora da Nova Capital;

ONU. Organização das Nações Unidas;

PDAD. Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios;

PDOT. Plano Diretor de Ordenamento Territorial;

PEOT. Plano Estrutural de Desenvolvimento Territorial;

PIB. Produto Interno Bruto;

POUSO. Plano de Ocupação e Uso do Solo;

PPCUB. Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília;

SAB. Serviço de Abastecimento de Brasília

SCRS. Setor Comercial Residencial Sul;

SEUPS. Setor de Edifícios e Utilidades Públicas Sul

SGAS. Setor de Grandes Áreas Sul;

SHIGS. Setor de Habitações Individuais Geminadas Sul;

SQS. Superquadra Sul;

TCA. Taxa de Crescimento Anual;

UNE. União Nacional dos Estudantes;

UNESCO. Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura;

VLT. Veículo Leve sobre Trilhos.

|    |   |     |   |
|----|---|-----|---|
| 21 | Introdução  | 115 | 3. PERCURSOS DA PAISAGEM NA W3 SUL                      |
| 31 | 1. PAISAGENS URBANAS E MEMÓRIAS                                       | 123 | 3.1. A W3 na construção da capital imaginada: 1957-1969 |
| 32 | 1.1. Paisagem e cidade  |     |   |
| 48 | 1.2. Memória e esquecimento: paisagens em construção                  | 139 | 3.2. Planos em crise: 1970-1981                         |
| 63 | 2. A CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM DE BRASÍLIA                               | 148 | 3.3. Projetos para Brasília: 1982-2001                  |
| 65 | 2.1. Paisagens polissêmicas: Brasília planejada e vivenciada          | 154 | 3.4. Paisagem retrotópica: 2002-2018                    |
| 77 | 2.2. Construção do território: cartografando a Brasília Metropolitana | 163 | 4. CONCLUSÃO  |
| 99 | 2.3. Paisagens atravessadas: do metropolitano ao local                | 170 | Referências bibliográficas                              |
|    |   | 187 | 5. APÊNDICES  |



## INTRODUÇÃO

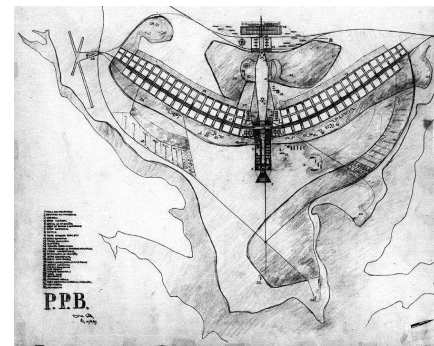
---

### Paisagem, imaginário e a W3 Sul

Esta dissertação discute a transformação da paisagem urbana configurada pela avenida W3 Sul em Brasília. A pesquisa parte de uma pauta corrente no campo da Arquitetura e do Urbanismo contemporâneos em que as paisagens projetada, construída e vivenciada são analisadas comparativamente visando à compreensão das transformações que ocorreram no processo.

A paisagem é interpretada a partir de seu duplo caráter, o material (formas) e o imaterial (conteúdo) - perspectiva que é encontrada em diversos campos do conhecimento, como a Geografia e a Filosofia. Dentro desses campos, há um entendimento da paisagem como um fenômeno sociocultural, uma vez que nasce a partir do olhar de um observador e está sujeita a transformações constantes. Na Arquitetura e Urbanismo, porém, é comum uma visão de paisagem urbana que discute a cidade somente

sob seus aspectos formais, interpretada como um cenário, estático e material, um pano de fundo que abriga a vida pública. No entanto, a própria existência de contrastes entre projeto, construção e vivência, coloca em evidência que a experiência dos lugares pelo habitante, por vezes, escapa à lógica inicial pretendida no projeto e atua na transformação da paisagem urbana. Adentra-se então, na dimensão do imaginário, entendido como o conjunto de espaços dotados de significado na cidade e que constitui uma das camadas de configuração da paisagem – a qual a pesquisa buscou interpretar.



**FIGURA 0.1** Projeto do Plano Piloto de Brasília, vencedor do concurso para a nova capital do Brasil por Lucio Costa em 1957. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal.



Nesse sentido, a cidade de Brasília se mostra exemplar para a discussão, tendo em vista o caráter icônico de seu desenho urbano (FIGURA 0.1), o Plano Piloto projetado por Lucio Costa e considerado a síntese dos paradigmas do movimento moderno, e o desenvolvimento urbano que se sucedeu desde então, criando os contrastes citados de forma clara e identificável. Inclusive, a discrepância entre a paisagem planejada e a vivenciada, extrapola a dicotomia entre o projeto e a construção e se lança para a discussão dos aspectos subjetivos e imateriais da paisagem, devido ao peso simbólico que a concepção de Brasília carrega junto de si. As divergências e alterações realizadas entre o projeto e a construção de Brasília, entre o traço do urbanista e o que foi executado, são discutidas em diferentes estudos, mas não serão o enfoque deste trabalho. O que se busca, no momento, não é discutir as diferenças entre projeto e construção, mas sim analisar a relação entre as paisagens de projetos, de memórias e de vivências a partir de uma leitura do imaginário por elas configurado.

Parte do programa de desenvolvimento e modernização do país, o projeto urbano de Brasília possibilitou a materialização de uma paisagem que existia apenas no plano das ideias, e que se tornou símbolo de progresso para o país. A Brasília contemporânea (FIGURA 0.2), vivenciada, partiu dessa paisagem projetada e utópica, mas adquiriu novas identidades e novos significados ao longo de seu desenvolvimento. Dessa forma, a compreensão da paisagem de Brasília, em escala metropolitana ou local, perpassa por caminhos históricos e ideológicos que fazem parte da construção da sua paisagem, não apenas em seus atributos morfológicos, mas também de maneira simbólica e que, por isso, nem sempre são visíveis a olho nu.

Na paisagem moderna e projetada do Plano Piloto, a W3 Sul (FIGURA 0.3) se tornou um eixo de circulação que rompeu com a lógica moderna predominante,

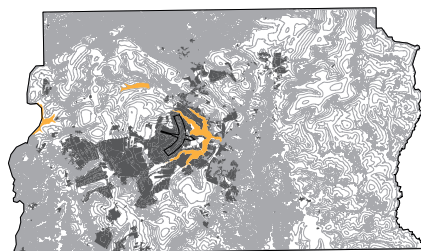


FIGURA 0.2 Mancha urbana de ocupação do território do Distrito Federal, em 2015. Em destaque o núcleo planejado originalmente. *Elaboração própria.*

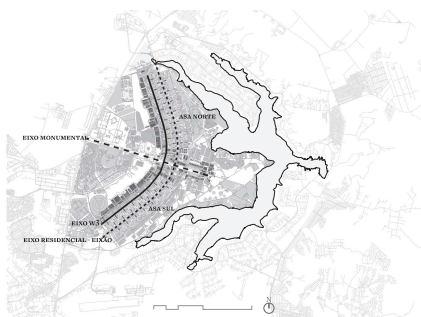


FIGURA 0.3 Localização Eixo W3 no Plano Piloto construído. *Elaboração*



FIGURA 0.4 Vista aérea do Plano Piloto. *Foto de Joana França.*



FIGURA 0.5 Vista aérea da W3 Sul, 1968. *Fonte GDF, 2002.*

distinguindo-se dos demais por apresentar caráter de avenida comercial, embora tenha sido projetada para ser uma via de serviço – concentrando tráfego de caminhões, oficinas e pomares. No Plano Piloto de Brasília, a paisagem moderna caracteriza-se por edifícios isolados e independentes do sistema viário, vias sem cruzamento, nas quais grandes áreas verdes emolduram os prédios e constroem uma paisagem ritmada e homogênea (FIGURA 0.4). Na W3 Sul, a forma física é tal que se estabelecem relações diretas entre pedestres, edificações e veículos (FIGURA 0.5).

A via W3 Sul apresenta uma caixa viária composta por duas seções, com três faixas de rolamento cada (sendo uma exclusiva para transporte público), separadas por um canteiro central, com estacionamentos e retornos. As principais atividades conectadas à rua são de cunho comercial



de um lado (quadras 500 - SCRS<sup>1</sup>) e residencial no outro (quadras 700 - SHIGS<sup>2</sup>), ilustrado na FIGURA 0.6, em planta, e na FIGURA 0.7, em corte. Vale observar que a via W3 Sul se configura por fachadas de edificações das quadras 500 e 700, todavia, ela possui uma área de influência maior do que essas quadras. Destacam-se as quadras do Setor de Grandes Áreas Sul (SGAS – quadras 900 e entrequadras 700/900<sup>3</sup>), faixas de equipamentos institucionais que se apoiam na via W3 como o seu principal meio de conexão com o restante do tecido urbano.

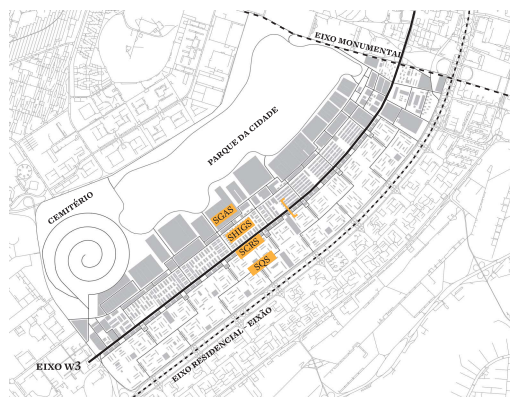


FIGURA 0.6 Contextualização Eixo W3 Sul. *Elaboração própria.*

Segundo o teórico urbanista francês Phillipe Panerai, por essas características, a W3 Sul faz a conexão da paisagem da cidade tradicional com a cidade moderna de Lucio Costa:

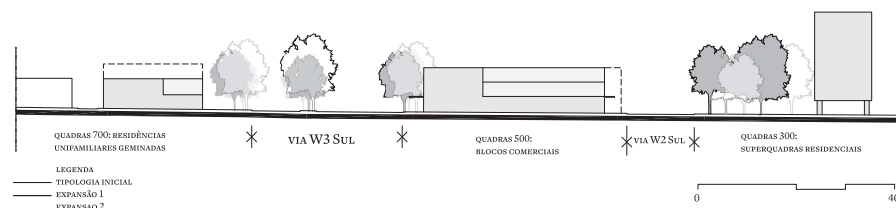


FIGURA 0.7 Corte Local tipologias que configuram a W3 Sul. *Elaboração própria.*

No desenho de Brasília, a via W3 ocupa uma posição particular. No limite das superquadras, paralela ao eixo rodoviário, (...) ela oferece uma paisagem que rompe com o resto da cidade. Nada de cruzamentos em desnível, mas semáforos, um canteiro central arborizado que lhe dá ares de bulevar; largas calçadas onde se espremam os pedestres e, ao menos de um dos lados, edificações comerciais quase contínuas. As práticas cotidianas da cidade ali encontram um terreno conhecido. Os endereços são simples, é fácil de se orientar. Os ônibus param ao longo das calçadas, os pedestres atravessam no sinal vermelho, os comércios prolongam seus balcões sobre as calçadas. (PANERAI, 2006, p. 166)

A fala de Panerai evidencia um contraste entre a paisagem da W3 Sul e a configuração do restante do Plano Piloto de Brasília. E esse contraste se faz presente em outras dimensões que envolvem a avenida. A avenida é, de fato, emblemática.

Em termos simbólicos, na recém-inaugurada capital, a avenida W3 Sul<sup>4</sup> se tornou o centro de atividades, comércio, lazer e serviços, e assim se consolidou na memória coletiva dos pioneiros. Contudo, ao longo da consolidação da cidade a W3 perdeu seu papel de preponderância comercial, e se transformou também no imaginário dos habitantes. Atualmente, em uma posição privilegiada no núcleo planejado de Brasília, altamente acessível pela oferta de transporte público, a W3 oferece ao transeunte os mais diversos serviços e imagens, possuindo, inclusive uma área de influência que extrapola a sua caixa viária e se estende para as superquadras e quadras posteriores às casas. Instituições de ensino, grandes bancos, igrejas, se mesclam com lojas de ferragens, oficinas mecânicas, insumos agropecuários, cartomantes e imóveis vazios.

A inquietação para a pesquisa e a escolha de enfoque nesse objeto de estudo particular surgiu das funções exercidas pelo espaço no momento de construção e consolidação da cidade, bem diferentes da proposta inicial de Lucio Costa, e do peso simbólico e afetivo que os habitantes de Brasília desenvolveram com o espaço. A discrepância entre a W3 do passado e a do presente, a projetada e a construída, fez a avenida ser objeto de análise e debate, por iniciativa governamental, acadêmica

1 SCRS. Setor Comercial Residencial Sul  
2 SHIGS. Setor de Habitações Individuais Geminadas Sul.  
3 As entrequadras 700/900, configuram uma divisão do SGAS, o Setor de Edifícios e Utilidades Públicas Sul (SEUPS).

4 O trecho Norte da avenida apresenta características viárias semelhantes, mas as quadras lindeiras configuram-se de forma diferente. Além disso, o trecho Norte foi desenvolvido posteriormente ao trecho Sul. Sendo assim, o trecho Sul apresenta uma vivência do passado diferente do Norte, e por isso foi considerado apenas essa parcela para a pesquisa.

ou privada (comerciantes locais), tendo como pauta a necessidade de intervenção urbana, remodelamento dos espaços, para resgate à vitalidade comercial do passado. Trata-se de um caso delicado: a avenida faz parte do perímetro tombado como Patrimônio de Brasília<sup>5</sup> e da memória coletiva da população pioneira. Contudo, as análises existentes partem da premissa da memória coletiva e não revisitam os símbolos existentes nesse imaginário.

Estes fatos demonstram a necessidade de compreender os espaços da cidade dentro da sua historicidade antes de executar qualquer tipo de intervenção urbana. Nesse tipo de análise seria possível verificar eventuais fenômenos que não tenham sido considerados nos projetos de intervenção já produzidos.

O objetivo geral da dissertação é, portanto, compreender o processo de construção e transformação da paisagem urbana, em seus aspectos materiais e simbólicos, traçando uma narrativa histórica do desenvolvimento urbano desde a concepção de Brasília até os dias atuais, com enfoque na avenida W3 Sul. Importante frisar que o presente trabalho não tem como propósito revelar uma verdade definitiva a partir da análise de fatos do passado. Pelo contrário: o desafio é revisitar o passado, a história e as memórias procurando novas informações que possam apontar para a fragilidade de discursos construídos ao longo do tempo, tidos como irrevogáveis ou indiscutíveis, e assim construir mais um ponto de vista ou trazer novas lentes para a observação e análise da paisagem urbana.

Nesse sentido, os objetivos específicos se estruturam em: 1) compreender do que a paisagem se constitui, de forma a ter meios e ferramentas para analisar a transformação da paisagem de uma cidade; 2) discutir a configuração do imaginário urbano coletivo, buscando entender quais elementos podem participar dela: projetos, discursos, memórias, histórias, e como isso reverbera na paisagem vivenciada; 3) analisar a materialização do projeto de Brasília na paisagem vivenciada, destrinchando o processo da construção da sua paisagem, sob a perspectiva da W3 Sul; e 4) compreender os motivos que fazem a avenida W3 ser lembrada com nostalgia e os problemas apontados desde então que se materializam em pedidos de intervenção urbana na avenida.

A dissertação se estrutura em três camadas de interpretação da paisagem, que correspondem aos três capítulos que compõem seu conteúdo: teórica, morfológica e simbólica.

---

<sup>5</sup> A cidade foi reconhecida pela ONU em 1987 Patrimônio Cultural da Humanidade, e em 1990 pelo IPHAN como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

O primeiro capítulo desdobrou-se em uma análise teórica e histórica sobre o conceito de paisagem, analisando-o segundo sua definição em diversos campos do conhecimento. Em seguida, discutiram-se as transformações urbanas que ocorreram na paisagem da cidade entre os séculos XIX e XX, e como essas transformações influenciaram também a perspectiva conceitual do termo. A análise seguiu, então, para o âmbito do componente imaterial e simbólico da paisagem, estudando como a memória coletiva e as representações sociais podem influenciar na conformação de um imaginário urbano. A leitura da paisagem sob a perspectiva do imaginário possibilitou a visualização de novas camadas e filtros que se sobrepõem, entre o lembrado e o esquecido, entre o narrado e o vivenciado, entre o projetado e o construído, que influenciam na apropriação da cidade e de seus espaços.

O segundo capítulo resgatou o processo de planejamento e construção de Brasília, cidade que nasceu moderna e hoje é contemporânea, sob o ponto de vista particular das transformações que ocorreram na avenida W3 Sul. Como fontes primárias de informação e conteúdo, foram consultados documentos oficiais, literatura consolidada, trabalhos acadêmicos, propostas e estudos desenvolvidos sobre planejamento urbano da cidade por ou para a administração pública. Assim, a transformação entre a Brasília imaginada e a vivenciada, foi percorrida no âmbito metropolitano até alcançar a especificidade do local, na W3 Sul. O capítulo é finalizado com a análise da literatura a respeito do objeto de estudo, que explora especialmente as modificações morfológicas vivenciadas em âmbito local pela avenida. Nesse processo foi feita a compilação das transformações físicas, derivadas de alterações de parâmetros urbanísticos e legais, que se encontra registrada no Apêndice A desta dissertação.

Por fim, o terceiro capítulo se apresenta como uma narrativa histórica-analítica, partindo do entendimento que o passado se conserva e atua no presente e se incorpora ao cotidiano, na forma de lembranças e memórias, que são sobrepostas à matéria da cidade. Assim, recorreu-se a testemunhos orais, que personificaram a memória coletiva, para entender a história do lugar, os símbolos e os afetos construídos ao longo do tempo. Além disso, fatos apresentados por matérias de jornais e revistas, desde a construção de Brasília, conduziram e contextualizaram as memórias em um fio histórico linear, e cobriram eventuais lacunas do esquecimento.

Para a montagem dessa narrativa se mesclaram dois procedimentos de pesquisa. O primeiro, de cunho histórico-documental, se desenvolveu na reunião, sistematização e análise dos periódicos e imagens relacionados à W3 Sul. Os documentos consultados, o período contemplado e a forma de acesso, bem como a justificativa de escolha das bases e os percalços encontrados no processo de pesquisa estão resumidos no Apêndice B desta dissertação. A riqueza do material encontrado que

não foi possível de reproduzir nesta pesquisa está sistematizada no Apêndice C. O segundo procedimento, se desdobrou no recolhimento de testemunhos orais, com entrevistas com moradores, comerciantes e transeuntes da W3 Sul. Essas pessoas compartilharam suas memórias de duas maneiras, ou por entrevista gravada ou por meio do preenchimento de um mapa mental, em que retratavam as atividades do cotidiano do passado e do presente da avenida (FIGURA 0.8 e FIGURA 0.9).

A reunião de lembranças produziu uma ferramenta complementar de análise da avenida, em que as memórias expuseram a estrutura da cidade em realidades que ultrapassam as construções de tijolos. Dessa forma, a análise histórica, atrelada a essa camada invisível de construção da cidade, se torna um elemento chave para compreensão do espaço e um passo essencial para o planejamento futuro da paisagem local.



FIGURA 0.8 W3 Sul, em 1959. Fonte: KIM, L.; WISELY, M. (orgs.), *Arquivo Brasília. São Paulo: Cosac Naify, 2010.*



FIGURA 0.9 W3 Sul, em 2019. Autoria própria. Acervo da pesquisa.



# 1. PAISAGENS URBANAS E MEMÓRIAS

Paisagem. Um termo corriqueiro no vocabulário, a paisagem pode designar uma composição artística que retrata uma porção do território abarcada pela visão. Contudo, esse não é o seu único significado. Trata-se de um termo que é abordado em diversas disciplinas como Artes, Geografia, Arquitetura, Filosofia, por exemplo. Dessa forma, a proposta desta pesquisa de estudar a transformação da paisagem de uma cidade demanda, primeiramente, entender o que configura, **do que se constitui a paisagem a ser estudada.**

O capítulo se estrutura em duas partes. Na primeira, a conceituação de paisagem é percorrida em diferentes campos do conhecimento, trazendo também as transformações ocorridas na cidade na virada do século XIX para o XX, mudanças que redefiniram a paisagem. Nesse período, a paisagem passa a ser planejada e projetada, deixando de ser apenas uma representação daquilo que é visível, para se tornar também a representação daquilo que é desejável para os espaços.

Em seguida, discute-se a carga simbólica que acompanha o termo paisagem, na tentativa de entender como a paisagem, que se configura no imaginário, a partir de memórias compartilhadas, poderia influenciar não só a vivência, mas também o planejamento dos espaços urbanos na atualidade.



## 1.1. PAISAGEM E CIDADE

A paisagem da cidade é comumente lida a partir da sua arquitetura. E a arquitetura, como construção, é uma das manifestações culturais de uma sociedade. As edificações concretizam um retrato do tempo no espaço. Mais do que simplesmente a leitura do sistema viário, ou das zonas funcionais de um bairro, o conjunto da massa edificada da cidade ao longo do tempo cria o ambiente, coletivo, em que a sociedade convive. Cada geração desenvolve laços afetivos com essa massa construída, a partir dos acontecimentos diários ou especiais, eventos marcantes, tragédias públicas, fatos novos ou antigos. Com o tempo, a cidade cresce sobre si mesma e adquire consciência e memória própria (ROSSI, 2001).

A partir da arquitetura, a cidade cria uma paisagem que é capaz de contar suas histórias. As camadas históricas edificadas, que se sobrepõem ou convivem lado a lado, perduram por gerações e deixam traços de sociedades e eventos que ali tiveram lugar. Monumentos, edifícios e praças, esculturas, pontes, ruínas, são elementos simbólicos na massa construída da cidade, que carregam em si a memória de tempos passados convivendo com o presente. Nesse sentido, esses elementos são peças-chaves para transmissão da história da cidade.

Pontos de referência rapidamente se tornam cartões postais, miniaturas, souvenirs, enfim, representações que se confundem com a identidade de uma cidade, em uma ação metonímica, em que uma parte construtiva da cidade representa o todo. A Torre Eiffel (FIGURA 11), em Paris, inaugurada em 1889, é um exemplo de estrutura construída que foi incorporada à identidade da cidade. Pode-se dizer que o mesmo acontece com o Coliseu, em Roma; o Big Ben, em Londres; ou o Congresso Nacional, em Brasília (FIGURA 12).

Por causa da força material e simbólica que esses elementos adquirem em relação à identidade da cidade, a paisagem urbana esteve muito tempo associada ao estudo da imagem da cidade e das formas das suas



FIGURA 11 Cartão Postal de Paris, com representação da Torre Eiffel, 1937. Fonte: Wikimedia Commons. Acesso em 10 Fev. 2019



FIGURA 12 Cartão postal de Brasília com a vista do Congresso Nacional, na inauguração da cidade. Disponível em: [http://sapphiredreamsxxox.blogspot.com/2011\\_07\\_17\\_archive.html](http://sapphiredreamsxxox.blogspot.com/2011_07_17_archive.html). Acesso em 10 Fev. 2019.



FIGURA 13 Rio São Francisco, por Frans Post, 1635. Óleo sobre tela. Fonte: Wikimedia Commons. Acesso em 04 Dez. 2018

edificações. A paisagem urbana se configurava, assim, como um conjunto visual, estático, estudado a partir de seus atributos estéticos e formais, quase como uma composição artística.

Considerar a arquitetura como uma manifestação cultural da sociedade, entretanto, significa admitir que ela é dinâmica e pode se transformar, afinal, a cultura se molda a partir dos valores e símbolos compartilhados por um grupo em determinado contexto histórico e geográfico. A história das cidades mostra que a sua massa edificada, incluindo aqueles componentes históricos e simbólicos, está em constante transformação. Como seria possível, então, analisar a paisagem de uma cidade a partir de uma imagem estática?

Ou se admitiria a visão parcial apresentada por uma imagem, visto que ela representaria uma composição espacial em um tempo definido, ou seria necessário buscar meios para interpretar a paisagem que incluíssem a dinâmica transformadora que é inerente à arquitetura que está representada e à sociedade que a construiu. A análise da transformação da paisagem de uma cidade, dessa forma,

exige uma reflexão anterior, de forma a entender do que, afinal, se constitui uma paisagem? Quais elementos compõem e caracterizam uma paisagem?

A associação do termo a uma composição visual, estática, retrato do ambiente remonta à sua utilização no domínio das Artes, enquanto categoria pictórica. Isso ocorre, pois, a paisagem se afirmou como especialização artística a partir do século XVII, quando ela desempenhou um importante papel no registro descritivo do meio ambiente, de estudo da fauna e flora (FIGURA 13). Apresentava-se como uma tentativa de reprodução fiel de um espaço físico, de modo a permitir a divulgação e o estudo desses ambientes, e assim se consolidou no senso comum. Imagens que reproduziam a natureza virgem vista à distância, com pouca (ou nenhuma) intervenção humana.

Tendo esses objetos como ponto de partida, a pintura de paisagem se

transformou. Passou a representar também a arquitetura da cidade (FIGURA 1.4) e as mudanças tecnológicas pelas quais a sociedade passava, ilustrando, inclusive, a velocidade (FIGURA 1.5) ou a fluidez da luz em determinados momentos do dia, até alcançar a própria abstração (FIGURA 1.6). A pintura é apenas uma das categorias a partir das quais é possível analisar uma paisagem, contudo, o que a pintura de paisagem pôs em evidência, com a transformação de técnicas e objetos pictóricos ao longo do tempo, foi o fato de que a paisagem representada na obra de arte é um produto do olhar do artista sobre determinado espaço físico.

A relação entre o olhar e a representação do artista se desenvolveu especialmente no século XIX, quando a paisagem se tornou o objeto principal das pinturas. Nas paisagens impressionistas, por exemplo, os artistas não pretendiam retratar o objeto com realismo e precisão milimétrica como em períodos anteriores. As obras reproduziam a cena segundo a impressão do artista, denunciando o seu ponto de vista e a forma como ele era influenciado pelas condições do clima e iluminação daquele instante. Retratavam, assim, paisagens em transição.

Por mais que o olhar e a interpretação do artista estivessem também presentes em períodos anteriores, com o posicionamento impressionista a sua presença ficou escancarada na obra de arte, uma vez que a diferença entre aquilo que o artista olhava e aquilo que ele pintava, se tornava a própria representação da sua interpretação no suporte material.

Como o artista interpreta e representa a paisagem estava, portanto, vinculado à relação entre o que ele via e o que ele sentia. Essa leitura partiu da compreensão do sociólogo alemão Georg Simmel que, no século XX, se debruçou sobre o termo no ensaio *Filosofia da Paisagem* (2009) e o incorporou às categorias do pensamento



FIGURA 1.4 The Grand Canal with S. Simeone Piccolo, por Canaletto. 1740. Óleo sobre tela. Fonte: Wikimedia Commons. Acesso em 04 Dez. 2018

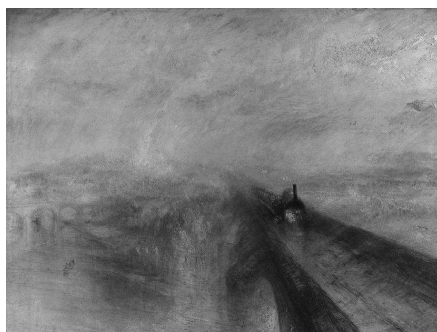


FIGURA 1.5 Chuva vapor e velocidade, por William Turner. 1844. Óleo sobre tela. Fonte: Wikimedia Commons. Acesso em 04 Dez. 2018



FIGURA 1.6 Cidade dos sonhos, por Paul Klee. 1922. Óleo sobre tela. Fonte: WikiArt. Domínio público. Acesso em 04 Dez. 2018

humano. Segundo o autor, não é possível desassociar o eu que vê do eu que sente, e, igualmente, não é possível distinguir o fenômeno criado e a realidade (SIMMEL, 2009)<sup>6</sup>. Na verdade, todos são capazes de construir paisagens; os artistas, particularmente, possuem a capacidade de síntese em que materializam essa relação em obra de arte.

Dessa forma, mais do que uma categoria pictórica ou uma imagem estática, a paisagem era entendida pelo autor como um processo interior, um ato psíquico, pois ela dependia da percepção de um indivíduo, e só poderia existir na consciência deste (SIMMEL, 2009).

A paisagem, em si mesma, se tornou um produto construído pelo homem. E ainda, mais importante do que os elementos isolados representados, a paisagem era construída pela relação estabelecida entre os elementos e o todo e, deste produto, com o observador ou criador (SIMMEL, 2009). O sujeito estava no centro deste entendimento, e não mais os objetos representados, pois eles seriam lidos conforme o estímulo interno de cada um. A paisagem seria, portanto, um ato individual,

visto que dependia da percepção de alguém; ao mesmo tempo em que era um ato universal, por sua coesão com a unidade à qual fazia parte (SIMMEL, 2009).

Com isso, a paisagem deixou de ser apenas um cenário para ser interpretada sob um olhar, passível de mutação, a depender do clima, do dia, da hora da representação e, principalmente, do observador. A paisagem se tornou dinâmica e subjetiva, apesar daquilo que representava ser – a princípio – estático e material. E o termo adquiriu, assim, um duplo caráter: objetivo, visto que são elementos materiais, físicos representados; e subjetivo, pois estão sujeitos à interpretação de um indivíduo.



Tanto os aspectos físicos quanto os subjetivos, que constroem a paisagem, são definidos a partir de contextos históricos e sociais particulares. Nesse sentido, a paisagem pode ser entendida como a materialização do elo entre os diferentes elementos e valores de uma cultura, articulando o indivíduo com o espaço em que habita (CAUQUELIN, 2007). Essa ligação, concretizada na paisagem, é o que oferece uma certa ordenação na percepção do mundo (CAUQUELIN, 2007, p. 12). E assim, a arquitetura da cidade se torna um objeto de análise coerente para estudo da paisagem, visto que a arquitetura, enquanto uma forma de manifestação das relações materiais e simbólicas do homem com o seu meio, sintetiza os frutos da cultura de um povo.

A leitura da paisagem como parte da cultura também é encontrada na Geografia; campo no qual o termo paisagem se originou. Segundo a arquiteta e doutora em Geografia Humana, Vera Mayrinck Melo (2001), a paisagem como cultura foi um dos primeiros temas abordados pelos geógrafos alemães, no início do século XX, sendo incorporado ao campo específico da geografia cultural na década de 1920. Nesse contexto, contudo, a abordagem privilegiava a análise morfológica da paisagem, considerando apenas os aspectos materiais da cultura (MELO, 2001, p. 29-30).

A paisagem cultural, analisada sob essa perspectiva, perdurou até a década de 1940. Durante as décadas de 1950 e 60, o estudo da paisagem não foi predominante, mas a partir da década de 1970, de acordo com Corrêa (1997: 50) os geógrafos se reconciliaram com a tradição que remonta ao passado, voltando a paisagem a ser um dos conceitos-chave da geografia, mas inserida em outras abordagens. Dentre essas novas abordagens, são considerados os aspectos subjetivos da paisagem, ou seja, a análise de seu significado. (MELO, 2001, p. 30-31)

Dessa forma, por mais que a transformação do conceito até o início do século XX tenha possibilitado um aprofundamento da discussão teórica e filosófica sobre a paisagem; o seu caráter cultural e simbólico só foi de fato incorporado à leitura e compreensão do território a partir da década de 1970, pois “as abordagens existentes até então partiam do pressuposto de que os aspectos subjetivos da paisagem não poderiam fazer parte do contexto científico, uma vez que não podem ser classificados

---

7 CORREA, R. L. “A paisagem geográfica – uma bibliografia”. In: Espaço e Cultura, n. 4. Rio de Janeiro: NEPEC/UERJ, 1997, pp. 50-54.

ou mensurados” (MELO, 2001, p. 45).

Um dos responsáveis pela renovação da geografia ocorrida na década de 1970 no Brasil, o geógrafo Milton Santos (1926-2001) aborda a paisagem dentro do conceito de espaço. Embora os dois conceitos sejam amplamente utilizados como sinônimos, o autor faz a distinção entre eles, em que “a paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza”, enquanto o espaço “são essas formas mais a vida que as anima” (SANTOS, 2012, p. 103).

Apesar dessa diferenciação, os conceitos espaço e paisagem tampouco são dicotômicos. Entender a paisagem como um conjunto de formas, como uma configuração territorial que é possível abarcar com a visão (corpo) e associar o espaço à intrusão da sociedade nesses objetos, em um sistema de valores que se transforma permanentemente (alma), é também considerar que os processos de mudança social, econômico e político da sociedade resultam na transformação dos valores (SANTOS, 2012). Os valores, por sua vez, se relacionam às formas, que se adaptam às novas necessidades do homem naquele dado período.

E assim, a paisagem não morre, mas se transforma continuamente (LUCHIARI, 2001). Carregada por objetos passados e presentes, cujos significados estão em constante resignificação, a paisagem não pode se esgotar. Conforme afirma a geógrafa Maria Teresa Luchiari em seu estudo sobre a resignificação da paisagem no contemporâneo “o que se esgota ou degrada é um determinado recurso natural ou uso da paisagem” (LUCHIARI, 2001, p. 21), sendo as transformações que ocorrem na paisagem, resultado de uma concepção social e simbólica. Certo elemento natural, por exemplo, pode morrer e dar lugar a uma composição menos verde, porém a nova criação ainda é uma paisagem, imbuída de novos significados que a sociedade a impõe (LUCHIARI, 2001).

Nesse sentido, mesmo partindo do seu caráter material, a paisagem se configura como algo não estanque, mas que se altera, renova e adapta a cada período histórico para atender aos novos paradigmas do modo de produção social. Como afirma Luchiari: “Tomada pelo indivíduo, a paisagem é forma e aparência. Seu verdadeiro conteúdo só se revela por meio das funções sociais que lhe são constantemente atribuídas no desenrolar da história” (LUCHIARI, 2001, p. 13). A autora indica, assim, que análise da paisagem poderia consistir também no entendimento do conteúdo que a forma revela, estudando a partir das funções sociais que foram atribuídas às formas ao longo do tempo.

A paisagem pode ser entendida, dessa forma, como um fenômeno que nasce a partir da visão do território, do imediatamente percebido, e – portanto – é construída

na consciência de um indivíduo. As sutilezas desse processo aparecem a partir da relação que o indivíduo estabelece com o espaço. Esse indivíduo constrói, lê e interpreta os materiais de acordo com os símbolos que reconhece e que encontra os significados em sua cultura; sendo, por isso, também uma construção coletiva.

Cada elemento que configura a paisagem, natureza e cidade, cheio e vazio, luz e sombra, forma e conteúdo, são continuamente ressignificados na história da humanidade; sendo assim a paisagem um fenômeno cultural em construção. Conforme afirma, Luchiarri (2001), paisagem é materialidade e também é ela que permite à sociedade a concretude de suas representações simbólicas.

As várias formas de representar e se relacionar com o mundo transformam a paisagem. Isso exige a convivência de várias paisagens. Os diferentes pontos de vista na sua abordagem, aqui comentados, demonstram a riqueza de possibilidades que possui o estudo da paisagem e que não podem deixar de ser exploradas.

---

## A. Paisagens urbanas do século XX

Um período marcante para a história da paisagem urbana foi a passagem do século XIX para o século XX. A cidade se expandiu vertiginosamente, no século XIX, com o desenvolvimento das máquinas a vapor e da Revolução Industrial. Não só a morfologia urbana foi alterada pelo progresso tecnológico, como também o foi, a rotina de seus habitantes, expressa nas novas formas de se locomover, no aumento de oferta de produtos e nas novas dinâmicas criadas.

O progresso tecnológico teve como consequência o êxodo rural, caracterizado pela expulsão de camponeses que não conseguiam mais competir com a produtividade proporcionada pela mecanização do trabalho. Assim, a cidade do século XIX foi marcada, especialmente, por um aumento exponencial da densidade populacional, com a consequente concentração de recurso e população nos centros urbanos, denominada pelo arquiteto e historiador Guido Zucconi de “ciclo de urbanização”, que caracterizou a Idade Contemporânea (ZUCCONI, 2016, p. 15-6).

A era industrial atraiu, assim, um contingente populacional jamais visto para as cidades, que estavam em um processo de reestruturação, para incorporação da tecnologia à sua dinâmica. Foram diversas tipologias edilícias criadas nesse período que se mantém como parte da paisagem urbana até hoje, como por exemplo, as estações ferroviárias, os estabelecimentos industriais, as galerias comerciais e as



**FIGURA 1.7** Over London, by Rail, por Gustave Doré. 1856. Litogravura. Fonte: The British Library Board/ The Guardian, 28/12/2015. Disponível em: <https://www.theguardian.com/cities/gallery/2015/dec/28/london-pilgrimage-gustave-dore-historic-visions-capital-city>. Acesso em: 25/11/2018.

lojas de departamento, os bairros de edificação pública e as orlas marítimas (ZUCCONI, 2016, p. 14).

O crescimento desordenado, para abrigar uma alta concentração de pessoas, dificultava a correta eliminação dos dejetos. As fábricas e locomotivas expeliam fumaça continuamente, contaminando a água e o ar. A alta demanda por moradia e a baixa oferta levava as pessoas a se sujeitarem a condições subhumanas de estadia. Todas essas características eram ainda agravadas pela propagação de doenças. A paisagem das grandes cidades tornava-se cada vez mais congestionada. Os bairros operários de Londres, ilustrados por Gustave Doré (FIGURA 1.7), ou narrados por

Charles Dickens, no célebre romance David Copperfield de 1867, representam essa paisagem.

O depósito da Murdstone e Grinby ficava à margem do rio. Em Blackfriars. Reformas modernas alteraram o local, mas era a última casa no fim de uma rua estreita, descendo em curva para o rio, com uns degraus na extremidade, onde as pessoas tomavam barcos. Era uma bizarra casa velha, com ancoradouro próprio, junto à água quando a maré estava alta e junto à lama quando estava baixa, e literalmente dominada por ratos. As salas revestidas de madeira, descolorida pela sujeira e fumaça de centenas de anos, eu diria; os pisos e escada arruinados; o chiar e deslizar dos velhos ratos cinzentos nos porões e a sujeira e podridão no local; são coisas não de muitos anos antes em minha mente, mas no instante presente. Estão todas diante de mim, como estavam na má hora em que me vi diante delas pela primeira vez, com minha mão tremendo na mão do sr. Quinion. (DICKENS, C. David Copperfield. São Paulo: Cosac Naify. [1867] 2014, p. 235).

Foi nesse contexto que o **urbanismo** começou a aparecer como campo de estudo e intervenção nas cidades. Conforme afirma o arquiteto e historiador francês Jean-Louis Cohen, as metrópoles recém-criadas se tornaram objeto de trabalho de



arquitetos, engenheiros, que passaram a estudar a cidade e estruturar reformas urbanas relacionadas a moradia, transporte, higiene, educação e lazer (COHEN, 2013, p. 70). E, assim, a paisagem urbana deixou de ser uma consequência ou uma leitura do espaço já vivenciado para ser também planejada e projetada.

A paisagem da cidade do futuro, planejada para o próximo século, foi interpretada de diferentes formas pelos reformadores e técnicos urbanos. A historiadora francesa, Françoise Choay, afirmou que os primeiros urbanistas tinham um poder reduzido de execução de seus projetos, devido a condições econômicas desfavoráveis e, por isso, se mantiveram na dimensão imaginária, restritas ao papel e às ideias (CHOAY, 2013, p. 18). Segundo Choay, as propostas de planejamento da cidade podem ser enquadradas em, a princípio, dois modelos: culturalistas e progressistas (CHOAY, 2013).

Representante do modelo **culturalista**, o urbanista vienense Camillo Sitte (1843-1903) expôs, em 1889, uma lógica de planejamento da paisagem da cidade em que reinterpreta a beleza pitoresca de lugares históricos (COHEN, 2013, p. 74). Sua obra *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos* (1889) visava polemizar contra as transformações de Viena, que seguiam os mesmos princípios propostos por Haussmann na reestruturação de Paris em anos anteriores (CHOAY, 2013, p. 205).

O urbanista estudou a paisagem urbana a partir da sucessão de praças que caracterizavam as cidades medievais e a interpretava a partir de preceitos estéticos,



FIGURA 18 Percurso visual na obra de Camillo Sitte, revisto por Camille Martin. Fonte: PANERAI, 2006, p. 27.



FIGURA 19 Complexo habitacional Töorten Fonte: <https://pt.wikiarquitectura.com>. Acesso em 6 mar. 2017.

visuais e artísticos, ilustrado na FIGURA 18. Da multiplicidade de levantamentos e análises, Sitte extraiu a definição de uma ordem espacial de modelo (CHOAY, 2013, p. 28). Segundo Cohen, a obra de Sitte tornou-se uma referência para o estudo e desenvolvimento da paisagem urbana, embora “muitas vezes reduzido a fórmulas caricaturais que não iam além de propor a imitação de cidades medievais” (COHEN, 2013, p. 74).

Sobre a questão da salubridade urbana, o urbanista questionava se, para obter as vantagens tecnológicas e de higiene desenvolvidas nesse período, seria “preciso eliminar toda a beleza das nossas cidades?” (CHOAY, 2013, p. 215). E advogava por uma modernização do modelo antigo de cidade. O modelo culturalista não se encerrou na obra de Sitte, mas por meio dele é possível perceber que se trata de uma vertente nostálgica (CHOAY, 2013). Havia, já em 1889, um apego ao passado se manifestando de forma contrária à maneira como a cidade vinha se desenvolvendo.

As ruas estreitas e sombrias, a poluição, os dejetos, a alta densidade da era industrial, criaram anseios de luz solar, de espaços verdes, de ordem, de salubridade na sociedade. A partir de desejos de mudança, aliados à ruptura histórica da era industrial, o modelo de urbanismo **progressista** colocava a razão a serviço da eficácia e da estética, atribuindo um homem-tipo universal aos seus projetos e não se limitando às tradições culturais (CHOAY, 2013, p. 21). As propostas do Movimento Moderno foram representantes do urbanismo progressista, que também era conhecido por urbanismo racionalista ou funcionalista (CORBUSIER, 1993).

O Movimento Moderno teve suas origens ligadas à criação da Bauhaus. Walter Gropius (1883-1969), fundador, descreveu no *Manifesto Bauhaus* (1919) a crença na unificação das artes e arquitetura como solução para o exercício do espírito arquitetônico. O complexo habitacional Töorten (FIGURA 19), projetado por Gropius, em 1930, possibilitou a aplicação dos paradigmas modernos arquitetônicos em escala urbana (COHEN, 2013). O desenvolvimento desse conjunto habitacional ilustrou a construção da paisagem modernista, que se configurava na repetição de padrões de estética geométrica simples e sem adornos, visando a aproximação às máquinas e o distanciamento do ornamento excessivo do ecletismo do séc. XIX.

O Modernismo teve seus princípios urbanísticos registrados na Carta de Atenas<sup>8</sup> pelo arquiteto suíço Le Corbusier (1887-1965), como parte do produto e da discussão desenvolvida pelos CIAMS (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), em 1933. A paisagem moderna se opunha ao que a sociedade vivenciava em

8 A primeira publicação do documento data de 1941.

plena Revolução Industrial (CORBUSIER, 1993) e também às ideias propostas pelo urbanismo culturalista (CHOAY, 2013). A cidade moderna materializava os desejos de luz, ventilação e ordem aclamados como matérias-primas do urbanismo, em meio ao caos da cidade industrial (CORBUSIER, 1993). Ela serviria para satisfazer as quatro necessidades básicas de um homem universal: habitar, trabalhar, circular e recrear (CORBUSIER, 1993).

O arquiteto Le Corbusier antecipou alguns dos princípios modernos expostos na Carta de Atenas, em 1924, no projeto da *Ville Radieuse* (FIGURA 1.10). Plano urbano não construído foi projetado para conter meios eficientes de transporte, bem como uma abundância de espaços verdes e luz solar. A paisagem do futuro seria organizada em zonas funcionais, dispostas em uma grade cartesiana, contendo arranha-céus idênticos pré-fabricados de alta densidade, distribuídos por vastas áreas verdes, permitindo o funcionamento da cidade como uma “máquina viva”.

Havia também, embutido nos projetos modernos, um imaginário de sociedade que seria criada a partir da nova arquitetura. Os modelos de cidade propostos seriam infinitamente reprodutíveis, visto que eram projetados a partir das necessidades básicas dos seres humanos, as mesmas em todas as partes do mundo (CORBUSIER, 1993). Propunham um tratamento homogêneo que não incorporava as diferenças de classes, viam na arquitetura a capacidade para definir os destinos da sociedade (CORBUSIER, 1993). Eram paisagens projetadas, utópicas, em que as **formas** propostas davam materialidade às representações simbólicas de seus criadores e de parte da sociedade.

Até então, os projetos modernos estavam sendo construídos em pequena escala ou mantidos apenas no campo das ideias. O pós-guerra europeu alterou esse cenário, em que a destruição das cidades, tanto por ataques como pela necessidade de criar uma nova **imagem** para a cidade, exigiu urgência na reconstrução, e os arquitetos tiraram partido dos avanços tecnológicos para isso. Dessa forma, as crises relacionadas às cidades do século XIX (congestão e destruição) e o avanço tecnológico, em termos materiais e formais, colaboraram para a explosão do Movimento Moderno enquanto estratégia urbana. E, então, as propostas puderam sair do campo utópico

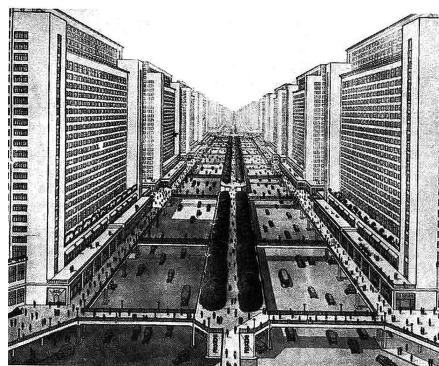


FIGURA 1.10 – Projeto Ville Radieuse por Le Corbusier. Fonte: Archdaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/787030/classicos-da-arquitetura-ville-radieuse-le-corbusier>. Acesso em: 6 mar. 2017.

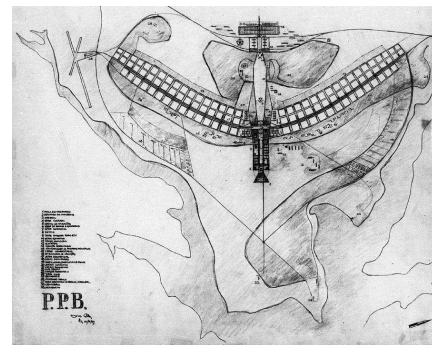


FIGURA 1.11 Plano Piloto de Brasília, elaborado por Lucio Costa em 1957, sintetiza os pontos do modernismo em escala urbana. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal.

para serem construídas e desenvolvidas em maior escala.

O apogeu do Movimento Moderno materializou-se com o projeto de Brasília (FIGURA 1.11), capital do Brasil, em 1957 (PANERAI, 2006). Nesse projeto foi possível aplicar os princípios defendidos pela Carta de Atenas, incorporando também as críticas que já se manifestavam ao modernismo (SABOIA e MEDEIROS, 2011, p. 3-4), tendo em vista a crítica crescente nos últimos anos da década de cinquenta e início da década de sessenta. Esse período foi recheado pelo crescimento de

várias vertentes em antagonismo ao modernismo, como *Team X*, Situacionistas, Cidade Jardim, Novo Urbanismo (FICHER e PALAZZO, 2005).

Com a crise do Movimento Moderno, houve também uma quebra de paradigmas e a adoção de outras formas de modelo urbano, novas paisagens imaginadas, novas utopias de cidades ideais. A corrente crítica pós-moderna teve voz no ativismo político de Jane Jacobs, com a publicação *Morte e Vida de Grandes Cidades*, em 1961, e em obras que se desenvolveram no mesmo contexto: *A imagem da cidade*, de Kevin Lynch, em 1960; *Paisagem Urbana*, de Gordon Cullen, em 1961; *Ensaio sobre a Síntese da Forma*, em 1964 e *A cidade não é uma árvore*, em 1965, ambos de Christopher Alexander (FICHER e PALAZZO, 2005).

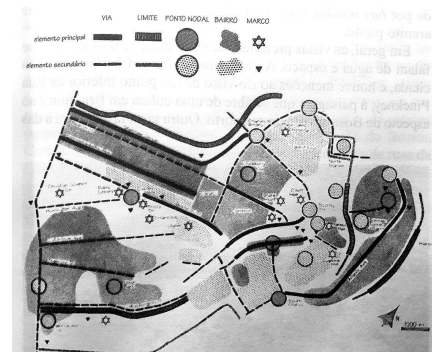


FIGURA 1.12 A forma visual de Boston, na obra de Lynch. Fonte: LYNCH, 1960, p. 21.

Dentre esses trabalhos, vale destacar os de Kevin Lynch e Gordon Cullen que tiveram uma abordagem diretamente relacionada ao desenho da paisagem urbana. Lynch estudou a imagem de cidades americanas, para a qual desenvolveu uma metodologia de análise visual visando a determinar quais elementos da cidade se combinavam para formar a sua identidade (LYNCH, 2011). Discutiu qualidades de legibilidade, identidade e memorização em análises sequenciais de percursos, pontos nodais, setores, limites e marcos (FIGURA 1.12). A paisagem urbana era vista como um cenário



estático, e a configuração moderna foi narrada como um “caos visual” (LYNCH, 2011, p. 5).

O arquiteto britânico, Gordon Cullen, por sua vez, trouxe em sua obra a paisagem urbana como a arte de tornar coerente e organizado visualmente o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano (CULLEN, 2015). O autor desenvolveu análises sequenciais a partir de premissas estéticas, em que analisava fatores óticos, locais e construtivos (cores, texturas, escalas e estilos) que caracterizam a malha urbana (FIGURA 113). Cullen acreditava que a paisagem urbana só poderia existir a partir da relação entre edifícios e, assim, criticou o

Movimento Moderno – um “desurbanismo” –, visto que concebiam em geral prédios isolados (CULLEN, 2015). Em sua obra, abordou uma série de exemplos a serem seguidos na configuração da paisagem urbana em imagens que ilustram seus argumentos.

A partir desses exemplos, percebe-se que a paisagem urbana, na transição do século XIX para o XX, incorporou as inúmeras mudanças desenvolvidas na era industrial. Essas transformações foram além da delimitação de novas formas ou funções para as edificações da cidade, sendo também definidoras de novas relações entre o homem e o espaço habitado, e – portanto – favoreceram o aparecimento de novas paisagens.

Os projetos urbanos desenvolvidos nesse período, apesar de lidarem com configurações materiais das edificações, expressam a existência da paisagem projetada primeiramente no campo das ideias, para posteriormente serem executados e vivenciados. As paisagens urbanas projetadas para o século XX se tratavam de representações do que seria desejável para os espaços urbanos, a partir das demandas e paradigmas sociais construídos e vivenciados em cada contexto, sendo assim paisagens utópicas, por natureza.



FIGURA 113 Estudo de praça na obra de Gordon Cullen. Fonte: CULLEN, 1961, p. 124

## B. Paisagens em transição

É possível perceber que, na passagem do século XIX para o XX, as transformações físicas que aconteciam nas cidades foram acompanhadas por uma transição na interpretação da paisagem no campo teórico. A partir do entendimento de que a paisagem nascia sob o olhar de um observador, o urbanista e teórico francês, Phillippe Panerai, afirmou que, com os avanços tecnológicos, a paisagem deixou de ser um objeto de contemplação à distância e se tornou parte da experimentação urbana (PANERAI, 2006). O observador estava **na cidade e em movimento**. Além disso, a paisagem deixou de ser apenas contemplada, para também ser projetada.

Os trabalhos de Camillo Sitte, Kevin Lynch e Gordon Cullen (publicados originalmente em 1889, 1960 e 1961 – respectivamente) propõem metodologias de análise e desenho da paisagem e são referências consolidadas no campo da arquitetura e do urbanismo. Os autores se concentram, principalmente, nas formas da cidade, consideram a paisagem montada a partir da visão de um observador. Todavia, eles apreendem a paisagem a partir de visuais e pontos de referências **fixos**, ao longo de percursos, a partir de premissas estéticas de identidade e legibilidade. Essas análises buscavam objetividade na análise da paisagem urbana, entendida como uma imagem, um cenário. Não viam a paisagem **em movimento**, mas, de certa forma, percebiam, estudavam e criticavam as **mudanças de forma** da paisagem.

Sendo assim, os estudos no campo da arquitetura e do urbanismo mantiveram a análise da paisagem predominantemente sob o viés morfológico, apesar das mudanças culturais, temporais e tecnológicas terem transformado a maneira do homem se relacionar com os espaços e terem, com isso, proporcionado a criação de novas paisagens também em termos imateriais e simbólicos, que extrapolam a dimensão material analisada até então.

Se a paisagem depende da percepção de um indivíduo e só pode existir na consciência deste, não é só na configuração física que reside o dinamismo da paisagem. Faz-se necessário, portanto, assumir o duplo caráter da paisagem também na análise interpretação da cidade, e reposicionar o estudo da paisagem na esfera da arquitetura e do urbanismo.

O aspecto imaterial e subjetivo da paisagem encontrou lugar singelo nas análises (ainda formais) de espaços que se constituem como símbolos para um número significativo de observadores. Lynch, por exemplo, se concentrava na análise da imagem ambiental, segundo sua identidade e sua estrutura, sendo que os significados individuais não eram analisados por serem muito variados (LYNCH, 2011).

Como afirmou:

Cada indivíduo cria e assume sua própria imagem, mas parece existir um consenso substancial entre membros do mesmo grupo. (...) Portanto, este estudo tenderá a passar por cima das diferenças individuais, por mais interessantes que possam ser para o psicólogo. A primeira categoria abordada será aquilo que poderíamos chamar de “imagens públicas”, as imagens mentais comuns a vastos contingentes de habitantes de uma cidade: áreas consensuais que se pode esperar surjam da interação de uma única realidade física, de uma cultura comum e de uma natureza fisiológica básica. (LYNCH, 2011, p. 8 – grifo meu)

As imagens públicas, ou áreas consensuais, comumente estão associadas aos espaços monumentais e históricos. Como afirma o arquiteto e teórico italiano, Aldo Rossi, os monumentos urbanos expressam, por meio dos princípios vigentes da arquitetura, sinais da vontade coletiva e, por isso, se tornam pontos de referência da dinâmica urbana (ROSSI, 2001). Nesses espaços, paisagem encontra expressividade simbólica, enquanto uma composição que exprime a manifestação cultural de uma sociedade.

A paisagem urbana, todavia, é composta por lugares que nem sempre aparecem nos cartões postais, mas com os quais a sociedade se relaciona na construção do seu dia-a-dia e que, por isso, também são repletos de significados. A parada do cafezinho, os tropeços nas calçadas, a árvore que sombreia o local de espera, ou as desejadas vitrines no percurso casa-trabalho, compõem experiências únicas e individuais que só aquele que vivencia é capaz de reconhecer. Relatar essa paisagem aos outros é correr o risco de não conseguir expressar as pequenas coisas que fazem daquele percurso tão seu, tão próprio, tão particular.

Esses lugares são tão presentes no cotidiano a ponto de a sua imagem, o seu som, o seu cheiro serem decorados. Vistos repetidamente a partir do vai e vem do carro, ônibus e metrô de superfície, são intercalados com cochilos, com o noticiário da rádio ou com as histórias das redes sociais vistas pelo celular. Com a automaticidade do cotidiano, os espaços quase desaparecem no percurso, em meio aos pensamentos rotineiros com os diversos afazeres e obrigações do dia na cabeça. Como afirma o historiador francês, Michel de Certeau em sua célebre obra *A invenção do cotidiano* (1998), ao discorrer sobre caminhadas pela cidade:

Esses praticantes jogam com espaços que não se veem; têm dele um conhecimento tão cego quanto no corpo a corpo amoroso. Os caminhos que se respondem nesse entrelaçamento, poesias ignoradas de que cada corpo é um elemento assinado por muitos outros, escapam à legibilidade. **Tudo se passa como se uma espécie de cegueira caracterizasse as práticas organizadoras da cidade habitada.** (CERTEAU, 1998, p. 159 – grifo meu).

Contemplar uma paisagem presente no cotidiano e fora dos espaços monumentais (simbólicos e consensuais) é, assim, trabalhar com espaços simbólicos e ao mesmo tempo turvos por causa da convivência constante e repetição do percurso.

As paisagens monumentais são importantes, pois ajudam a contar a história oficial da cidade. As paisagens cotidianas são mais dinâmicas, estão sujeitas a transformações em períodos mais curtos e em menor escala, podendo ser alterada em meses, dias, ou até horas. São espaços quase extraoficiais, em que são descobertas micronarrativas, memórias e histórias, que também são capazes de transformar a paisagem da cidade.

Também nas cenas rotineiras e menos importantes, o afetivo e o simbólico encontram espaço para emergirem na paisagem urbana. Afinal, são espaços repletos de história, de memórias e de significado para aqueles que ali convivem. Os cenários da vida cotidiana, por mais que não pertençam aos cartões postais ou fotografias turísticas, fazem parte da imagem da cidade de cada habitante e, assim, são costurados à própria identidade da cidade. O transeunte, ao passar diariamente por esses lugares contribui para a construção dessas paisagens. (CERTEAU, 1998).

Essa é a massa edificada cuja paisagem interessa estudar, no momento. É uma paisagem criada a réis do chão, no qual os espaços se originam a partir da experiência do observador. Espaços simbólicos e afetivos, narrados a partir do cotidiano, que não são – necessariamente – consensuais. A leitura dos espaços do cotidiano abre outras possibilidades para a interpretação da sua paisagem segundo os atributos materiais e simbólicos que a constituem.

## 1.2. MEMÓRIA E ESQUECIMENTO: PAISAGENS EM CONSTRUÇÃO

Paisagem, moldada a partir do olhar, segundo valores e símbolos compartilhados por uma cultura, habita na consciência do observador. Ora, a paisagem parece intangível e abstrata demais para ser analisada como parte da configuração da cidade. Considerando que a forma, enquanto paisagem, também refletiu as mudanças nos valores sociais ao longo do tempo, não bastaria analisar como a cidade se transformou fisicamente?

Se a paisagem se constituísse apenas de atributos físicos por meio do imediatamente visível, como seria possível explicar, por exemplo, a paisagem criada ao ler o seguinte trecho:

Ao Leste, o braço das montanhas terminava abruptamente, e terras distantes podiam ser avistadas mais além, amplas e vagas. Ao Sul, as Montanhas Sombrias recuavam sempre mais, até onde a vista podia alcançar. A menos de uma milha, e um pouco abaixo, podiam visualizar, do topo da encosta Oeste do vale onde estavam, um lago. Era longo e oval, com o formato de uma grande ponta de lança incrustada na abertura ao Norte, mas a extremidade Sul mergulhava nas sombras, sob o céu ensolarado. Mesmo assim, as águas eram escuras: de um azul profundo, como o céu de uma noite clara, visto de um quarto iluminado por uma lamparina. A superfície era plácida e sem ondulações. Em volta via-se um gramado macio, que descia até a margem contínua e desnuda. (TOLKIEN, J. R. R. *O Senhor dos Anéis: A sociedade do Anel*. São Paulo: Martins Fontes. 2000, p. 353).

As características apresentadas no texto permitem, pouco a pouco, que uma imagem mental do ambiente descrito surja na mente do leitor, compondo um cenário para os próximos acontecimentos que virão no livro. Mais do que uma mera descrição de elementos isolados, a paisagem está construída, no texto, a partir das relações que o autor estabelece dos elementos naturais entre si e com o contexto geral. E ainda, por mais que o ambiente descrito não corresponda a um lugar específico da

superfície terrestre (uma vez que é um lugar fictício criado pelo escritor), o leitor é capaz de construir a paisagem a partir dos fragmentos e das características narradas.

A paisagem se forma como uma imagem mental, se torna parte de uma construção imaginária sobre os ambientes vividos ou simplesmente **narrados** por outras pessoas. Ou seja, a paisagem para ser construída na consciência de alguém não precisa necessariamente ser experimentada por ele. Narrativas, documentos, fotografias e outras formas de registros colaboram para a construção de uma paisagem por terceiros que não a tenham vivenciado. Como isso se aplica no estudo da paisagem da cidade?

A partir de pontos simbólicos que contam parte da história da cidade é possível visualizar esse fenômeno. Os monumentos se tornam pontos de referência na cidade também porque são constantemente narrados como parte importante da construção da cidade e da sociedade que ali habita. Com base nas narrativas oficiais, documentos e fotografias históricas esses espaços trazem o passado para o presente, materializam a história e, assim, dominam a paisagem urbana. A história se encarrega de repassar às gerações seguintes um conteúdo sintetizado dos fatos ocorridos naquele espaço, que compõem a paisagem, dando-lhe significados que extrapolam a forma ali construída.

O historiador francês Paul Veyne afirma que a “história é uma narrativa de eventos”, que são sempre apreendidos de maneira incompleta e lateralmente, por documentos e testemunhos (VEYNE, 2008, p. 18). E, assim, a história deve ser entendida como um campo de disputa, visto que é um campo de discurso construído, resultante de interpretações de diferentes fontes, por pessoas diferentes. A paisagem da cidade também se apoia em narrativas e registros de eventos que não são completos, porque não podem ser o evento propriamente dito, mas apenas fragmentos do ocorrido.

A pesquisa histórica possibilita a compreensão dos processos pelos quais determinados bens e espaços passaram ao longo do tempo, até a construção de seu sentido, forma e valor contemporâneos (BRASIL, 2008). A história, o passado, não é monolítico, mas uma forma de registro da vida de centenas de milhares de pessoas, a qual se tem acesso somente a uma pequena fração. Nesse sentido, emergem estudos que buscam em outras fontes, como a história oral, informações para superar o paradigma de que a história é a verdade última e decisiva sobre o passado.

Contribuindo para a construção da paisagem da cidade, a história oral traz à tona a paisagem do cotidiano. Os lugares relatados são histórias fragmentadas, e isoladas entre si. A leitura dessa paisagem demanda a montagem de um quebra-cabeças, que pode nunca ser completo. Por isso, ao trabalhar com história oral, é

necessário ter a consciência de que os depoimentos colhidos, por mais ricos que sejam, não irão substituir um conceito ou uma teoria da história (BOSI, 2003, p. 49). A contribuição deles está no enlace de tramas narrativas, costuras no tempo, de espaços que adquirem símbolos e significados nem sempre consensuais e que, por isso, não teriam sido considerados anteriormente na paisagem da cidade.

A beleza de se estudar a paisagem do cotidiano é encontrar um novo imaginário sobre a cidade. Ao conjunto simbólico de espaços dotados de significado que configura a cidade e sua paisagem, a historiadora brasileira Sandra Pesavento (2007) dá o nome de **imaginário**. Considera-se que o imaginário sobre uma cidade, longe de reproduzi-la fielmente, contém fragmentos que estimulam narrativas que, por sua vez, interagem com a cidade nas diversas formas de apropriação do espaço. Mais do que extensão de superfície, a autora afirma que o imaginário urbano é composto por territórios, uma vez que são apropriados pelo social (PESAVENTO, 2007).

Para a definição dos territórios do imaginário urbano, tão importante quanto os espaços simbólicos são os espaços vazios de significados, espaços opacos. O imaginário urbano se compõe a partir do contraste entre aquilo que salta aos olhos e aquilo que permanece turvo. Conforme afirma o filósofo e sociólogo polonês Zygmunt Bauman:

A cidade (...) tem muitos habitantes, cada um com um mapa da cidade em sua cabeça. Cada mapa tem seus espaços vazios, ainda que em mapas diferentes eles se localizem em lugares diferentes. Os mapas que orientam os movimentos das várias categorias de habitantes não se superpõem, mas, para que qualquer mapa 'faça sentido', algumas áreas da cidade devem permanecer sem sentido. Excluir tais lugares permite que o resto brilhe e se encha de significado. (BAUMAN, 2001, p. 133)

Bauman, exprime de forma visual e espacializa a confecção do imaginário urbano, associando-o a um mapa mental, expondo a necessidade do contraste entre o simbólico e o não-simbólico. As imagens públicas, que Lynch (2011) estudou, compõem uma escala do imaginário urbano, daquela paisagem configurada por monumentos e lugares simbólicos consensuais. Por exemplo, em Brasília, o imaginário consensual poderia ser um mapa associado aos seus monumentos situados ao longo do Eixo Monumental, como, Congresso Nacional, Praça dos Três Poderes, Catedral, Museu da República, Torre de Televisão, Memorial JK (FIGURA 1.14), dentre outros. Esses símbolos compõem a imagem mental que se cria da cidade e se confundem com a própria identidade dela.



FIGURA 1.14 Brasília Monumental. 1. Eixo Monumental; 2. Congresso Nacional; 3. Praça dos 3 Poderes; 4. Catedral; 5. Torre de TV; 6. Memorial JK. *Elaboração própria.*

O imaginário cotidiano individual pode também conter esses símbolos, mas nele estão inclusos espaços e lugares simbólicos em escalas menores.

Um exemplo dessa prática está na cartografia afetiva proposta por uma artista estadunidense, Becky Cooper (2013), em que os entrevistados são estimulados a contar suas histórias em mapas, no caso, aplicados à cidade de Nova York (FIGURA 1.15). Uma cartografia afetiva, ao invés de procurar objetividade na leitura dos mapas e nos espaços consensuais, ressalta as inúmeras subjetividades das relações das pessoas com a cidade e seus espaços.

Aplicando os mesmos princípios para a cidade de Brasília, um outro mapa representaria a mesma cidade da FIGURA 1.14, em uma escala diferente. O mapa estaria contemplado com espaços como, por exemplo, a própria moradia, lugares que fizeram parte da infância, que marcaram um evento, enfim, que fazem parte da história do “cartógrafo” (FIGURA 1.16). O imaginário, de toda forma, reflete uma visão



parcial da cidade, e o imaginário individual do cotidiano reflete a construção da paisagem existente na mente de cada um a partir de suas rotinas. Uma escala menor, em que o afetivo e o simbólico emergem em diferentes espaços.

A paisagem adquire, assim, uma outra forma de representação. A imagem que habita a consciência do observador pode ser materializada em um mapa. Mas, se tanto a paisagem quanto o imaginário são fenômenos que existem na consciência de cada um, qual seria a diferença entre paisagem e imaginário?

Partindo das conceituações anteriores, a paisagem é vista como o fenômeno sociocultural em que se atribui valores e significados a determinados espaços, a partir das relações que se estabelecem entre o homem e o meio que habita. O conjunto desses espaços dotados de significado configura o imaginário urbano. O imaginário é, portanto, o *locus* da paisagem. Ela primeiro se forma no imaginário e, por isso, se materializa a partir de representações.

Como parte da configuração da paisagem, o imaginário não está imune aos processos sociais e culturais de definição de valores. Assim, a delimitação dos territórios do imaginário pode ser formada tanto pela experiência pessoal vivida, como por um processo de educação ou indução social, fazendo parte de uma imagem maior que compõe um imaginário urbano coletivo (PESAVENTO, 2007, p. 2).

O processo de indução social, inclusive, faz a paisagem narrada ser também orientada pela história oficial. Os depoimentos orais, em que as testemunhas compartilham suas experiências e histórias em determinados pontos da cidade, delimitando uma paisagem do cotidiano, nem sempre serão mais autênticos ou se distanciarão da versão oficial, pois eles também se alimentam das mesmas fontes (BOSI, 1994).

A fonte oral sugere, mais do que afirma, porém, a partir dela, é possível extrair os aspectos cotidianos, os comportamentos, as paixões individuais, que desaparecem na história oficial (BOSI, 2003). Na superposição desses diferentes registros, completa-se um imaginário da cidade, que a singulariza e a faz única. Trabalhar com testemunhos orais da história, portanto, nada mais é do que trabalhar com **memórias**.

Dessa forma, o imaginário sobre a cidade se molda também a partir de

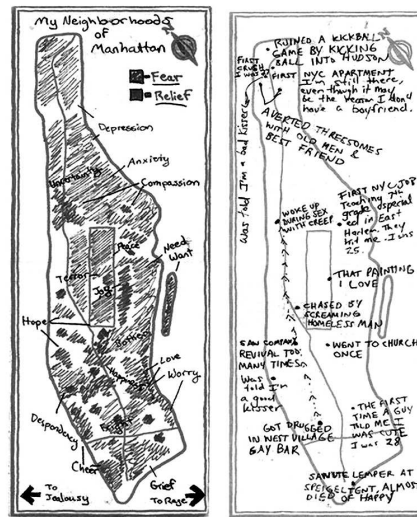


FIGURA 1.15 Dois exemplos de mapas afetivos de Manhattan, desenvolvidos no projeto da artista Becky Copper. Fonte: Cooper, 2013.



FIGURA 1.16 Brasília afetiva/cotidiana. 1. Casa; 2. Parquinho infância; 3. Escola; 4. Passeios de patins; 5. Universidade; 6. Escritório. Elaboração própria.

experiências não vividas, memórias que são compartilhadas entre pessoas. Ele abriga a paisagem da cidade que construímos socialmente a partir de símbolos e memórias desenvolvidos ao longo do tempo, que se sobrepõem ao material físico vivenciado. O imaginário urbano, dotado de uma carga narrativa e histórica que o compõe, seria capaz de moldar o olhar sobre uma paisagem e desenhá-la conforme os relatos e testemunhos indicam. Resta, portanto, compreender de que forma se desenvolve a memória coletiva em uma cidade.

---

## A. Tramas da paisagem: a memória coletiva e representações sociais

A cidade é detentora de memórias. Na configuração de sua paisagem, alguns lugares se tornam âncoras da memória, pois transmitem significados constantemente, espacializam maneiras de ser comuns a muitas pessoas e são capazes de transportar o indivíduo para outros tempos, a partir de lembranças que podem, inclusive, não ser próprias. Através do imaginário, essas lembranças se fazem presentes na construção da paisagem vivenciada.

A configuração da paisagem está condicionada à presença de um observador. Contudo, seria ela própria, única, ao indivíduo? A forma individual como se percebe um local não é inocente, o olhar não é neutro. A paisagem configurada por meio da percepção individual possui dimensão coletiva, ao se considerar a influência da cultura e da memória na construção desse olhar.

A memória individual, inclusive, não é isenta de interferência do grupo social ao qual se faz parte. Segundo o sociólogo alemão Maurice Halbwachs (2006), referência no estudo da memória coletiva, existe uma lógica de percepção imposta ao grupo social, que o ajuda a compreender e a combinar todas as noções que lhe chegam do mundo exterior (paisagem física vivenciada). O autor continua: “Cada vez que percebemos, nós nos conformamos a esta lógica; ou seja, lemos os objetos segundo essas leis que a sociedade nos ensina e nos impõe”. (HALBWACHS, 2006, p. 61).

Nesse sentido, o autor conceitua a memória individual como apenas um **ponto de vista** sobre a memória coletiva, que – por sua vez – é considerada uma massa de lembranças comuns com intensidades diferentes e construídas socialmente por um grupo (HALBWACHS, 2006, p. 69).

No estudo da cidade e de sua paisagem, as memórias se associam aos lugares físicos. As lembranças dos lugares se moldam às expectativas e sentimentos que foram vivenciados em determinados momentos. Além dos lugares propriamente ditos, existem outros elementos fortalecedores da memória, como fotos, matérias de jornais, filmes, que conduzem um discurso, gravado naquele espaço-tempo marcado pelo objeto (HALBWACHS, 2006). Esses elementos permitem que determinadas lembranças, narrativas, discursos se perpetuem por gerações posteriores a aquelas que de fato interagiram ou vivenciaram o elemento em si.

Dessa forma, a construção da paisagem está lançada no campo do imaginário e das memórias sem, contudo, se afastar da comunicação e da vivência social, do contato com o próprio espaço e com outros indivíduos. Essa construção social à qual

a formação da paisagem (como um conjunto que reproduz a síntese do imaginário e das memórias compartilhadas) é explicada pela Teoria das Representações Sociais, elaborada pelo psicólogo social Serge Moscovici (2009). Segundo o autor, tanto a realidade quanto o senso comum são configurados a partir de um modo particular de entender (ideias) e de se comunicar (interações).

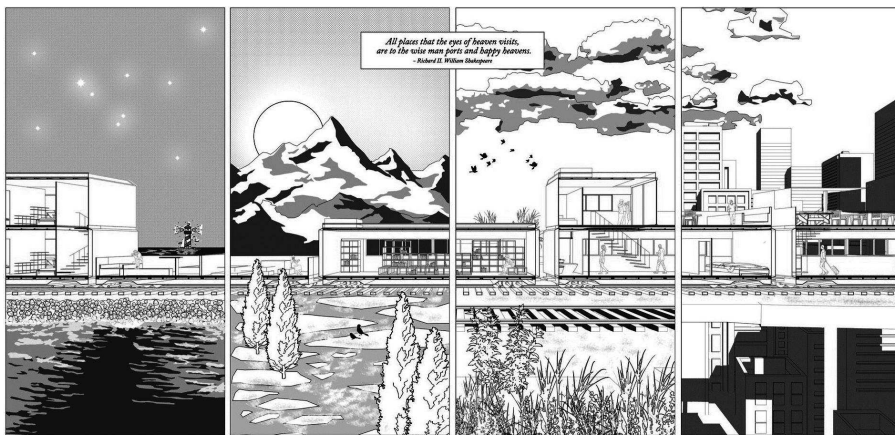
Tal qual a paisagem que ajudam a construir, as representações sociais estão em constante transformação. Elas constituem realidades da vida cotidiana e servem como o principal meio para estabelecer as associações com as quais as pessoas se relacionam entre si e com o meio a sua volta (MOSCOVICI, 2009, p. 8). Mais do que um conceito, para o autor, as representações sociais devem ser entendidas como um fenômeno (MOSCOVICI, 2009).

Resumidamente, as representações sociais podem ser explicadas como um agregado de valores, significados e ideias coletivamente elaborados, socialmente construídos e compartilhados (MOSCOVICI, 2009). A característica específica das representações sociais, segundo Moscovici, é que elas corporificam as ideias, associando a toda imagem uma ideia e a toda ideia uma imagem, em experiências coletivas, a partir das quais as interações se tornam comportamentos (MOSCOVICI, 2009, p. 48).

Essa relação justifica, por exemplo, a atribuição coletiva de símbolos e significados a determinados espaços da cidade, se tornando pontos de referência, zonas desejáveis ou, até, áreas a serem evitadas para determinados grupos sociais. Ilustra, também, o fato de alguém ser capaz de criar uma paisagem imaginária a partir das lembranças de outras pessoas, associando os relatos a experiências, pessoas, objetos e lugares conhecidos anteriormente. Basicamente, o que ocorre na formação das representações sociais são os processos de transformar o não familiar em familiar, sendo que Moscovici (2009) designa dois meios que possibilitam isso: a ancoragem e a objetivação.

Na ancoragem realiza-se a associação do desconhecido ao conhecido para compreensão. Esse mecanismo refere-se ao processo de conectar ideias estranhas à categorias e imagens comuns, colocando-as em um contexto familiar. A objetivação, segundo o autor, seria o processo de tornar concreto o que é abstrato, exprime-se na materialização de uma ideia não familiar em um símbolo ou representação mais clara, que se faça real e percebível (MOSCOVICI, 2009).





**FIGURA 1.17** Imagem ilustrativa de paisagens utópicas e imaginárias presentes em um projeto de arquitetura. Autoria: Guotong Liao / Guangdong University of Technology. Fonte: WALSH, N. P. *The Best Student Drawings of 2018 Awarded by the Aarhus School of Architecture*. In: ArchDaily. Disponível em: <<https://www.archdaily.com/907054/the-best-student-drawings-of-2018-awarded-by-the-aarhus-school-of-architecture/>> ISSN 0719-8884 Acesso em: 4 Dez. 2018.

Esses processos se tratam de diferentes maneiras de dizer que as representações sociais dependem da memória, que é tão dinâmica quanto a sociedade que a cultiva, conforme afirma Moscovici:

É dessa soma de experiências e memórias comuns que nós extraímos as imagens, linguagem e gestos necessários para superar o não familiar, com suas consequências e ansiedades. As experiências e memórias não são inertes, nem mortas. Elas são dinâmicas e imortais. Ancoragem e objetivação

são, pois, maneiras de lidar com a memória. (MOSCOVICI, 2009, p. 78)

As memórias são, assim, partes importantes da configuração da paisagem, atuando na atribuição de símbolos e valores, conforme as representações sociais, a determinados espaços. As memórias moldam o imaginário coletivo e também influenciam na definição de comportamentos e expectativas sociais para os espaços vivenciados. A leitura da paisagem a partir da memória coletiva cria novas paisagens, trazendo não só a história, mas também os tempos e valores passados para o presente.

Portanto, pode-se dizer que a massa de lembranças comuns que definem a memória coletiva também consolida **paisagens de memórias**. Paisagens impregnadas no campo do imaginário, moldadas pelas memórias compartilhadas segundo as representações sociais. Esse processo ocorre em um movimento contínuo em que o individual e o coletivo, o presente e o passado, se influenciam concomitantemente.

No entanto, a memória também tem seus desvios, seus preconceitos, sua inautenticidade, especialmente quando comparadas à história oficial. Conforme afirma Ecléa Bosi, em seu trabalho *Memória e Sociedade: lembranças de velhos*, em São Paulo, “Esquecimentos, omissões, os trechos desfiados de narrativa são exemplos significativos de como se deu a incidência do fato histórico no cotidiano das pessoas. Dos traços que deixou na sensibilidade popular daquela época” (BOSI, 1994, p. 18).

Nascida sob um olhar, a configuração da paisagem vivenciada é feita por meio de um exercício de enquadramento, uma seleção de fragmento daquilo que é visível, como uma moldura. Nesse processo, tão importante quando o que é dito e lembrado são as informações esquecidas e que se perdem no tempo. Da mesma forma que, no imaginário, é possível vislumbrar os espaços dotados de significado a partir do contraste com espaços opacos, a relação entre a memória e o esquecimento também cria um contraste que permite que determinadas lembranças perdurem em detrimento de outras.

Dessa forma, as memórias e as representações sociais atuam, dentro de um grupo, justamente no treinamento do olhar. O olhar está baseado na relação do observador com o espaço, que se molda a partir dos símbolos atribuídos a ele, sendo assim uma construção ao mesmo tempo individual e coletiva.

A moldura da paisagem expressa também, e talvez principalmente, aquilo que se exclui da sua configuração. Equivale ao esquecimento na memória e aos espaços opacos no imaginário. Entre o lembrado e o esquecido se formam os filtros de visão e interpretação da paisagem vivenciada. Filtros que são ensinados entre gerações que definem o que deve ser visto em destaque, o que é pano de fundo e o que é esquecido. Em alguns casos, a memória coletiva pode ser o principal articulador desses filtros. Com isso, até mesmo a paisagem do cotidiano, que – a princípio – poderia ser própria e única de cada observador, se compõe a partir de fragmentos da cidade que são compartilhados entre grupos sociais.

A memória coletiva aparenta ser frágil e abstrata, funcionando como um fio condutor que guia sutilmente a experiência na paisagem vivenciada. Ela pode, contudo, ter efeitos diretos na forma como os indivíduos interpretam e se relacionam com os espaços da cidade, sendo assim, aspecto imaterial e subjetivo determinante na composição da paisagem urbana.

Independente da veracidade e da acuidade das lembranças que as configuram, as paisagens de memórias são utópicas, visto que habitam no imaginário humano, se reconstroem e se reafirmam o longo de gerações. Não só porque se alimentam de memórias, mas porque são construções que estão lançadas no campo do imaginário, sendo assim também idealizadas. Da mesma forma, as paisagens projetadas

são utópicas (FIGURA 1.17). Os projetos urbanos ou arquitetônicos materializam um modelo, uma forma ideal para determinado espaço expressando de forma sintética as representações coletivas.

Os projetos, quando executados, refletem os paradigmas vigentes no imaginário e nos desejos sociais. E, a partir da execução, os projetos deixam de ser utópicos e passam a apresentar novas demandas a partir da vivência da sociedade naquele contexto, criando novos imaginários de superação e paradigmas a serem aplicados na constituição das formas físicas, e assim sucessivamente. O imaginário cria, assim, uma constante situação de comparação com a realidade, e o objetivo do arquiteto e urbanista se mantém em uma busca pela satisfação das necessidades associadas à vivência do espaço.

---

## B. Paisagens retrotópicas: o passado no futuro do presente

A **retrotopia** é um conceito criado pelo filósofo polonês Zygmunt Bauman (1925-2017), que está exposto no seu livro homônimo, lançado em 2017. O autor sugere esse novo conceito, pois acredita que a sociedade atual vive o fim das utopias (BAUMAN, 2017).

A utopia, criada por Thomas More (1478-1535) no século XVI, estabelecia o sonho humano de alcançar ao paraíso, um lugar perfeito (BAUMAN, 2017). A partir da etimologia grega, seus componentes “ou” e “topos” significam respectivamente “não” e “lugar”, designam um lugar que não existe (UTOPIA, 2018). “Retro” tem origem no latim e, segundo o dicionário, exprime a noção de movimento ou ação para trás (RETRO, 2018), acompanhado de “topos”, lugar, a retrotopia seria, então, um lugar perfeito (que não existe) e que se encontra no passado.

A partir da obra de More, Bauman afirma que as utopias humanas se relacionavam a lugares fixos definidos, bases sólidas que forneceriam um mínimo de estabilidade e confiança na qual encontrariam a perfeição (BAUMAN, 2017). Contudo, segundo o autor, as perspectivas de felicidade humanas atuais estão descoladas desse referencial; elas substituíram a ideia de “perfeição suprema” por esperanças de segurança e liberdade (BAUMAN, 2017, p. 14). Partindo desse princípio, a retrotopia de Bauman nega, duplamente, a utopia, tendo em vista que a sociedade não estabelece suas esperanças no progresso futuro, mas consiste em um desejo de retorno ao passado, que se configura como uma paisagem que transmite estabilidade

e confiabilidade (BAUMAN, 2017).

Na retrotopia emergem “visões instaladas num passado perdido/roubado/abandonado, mas que não morreu, em vez de se ligarem a um futuro ‘ainda todavia por nascer’ e, por isso, inexistente, como foi o caso da sua ancestral (a utopia) duplamente repudiada” (BAUMAN, 2017, p. 10). O anseio de retorno ao passado que ocorre na retrotopia não se dá de forma plena, tal qual ele genuinamente era, mas sim a uma imagem do passado que já foi ressignificada, reciclada e modificada ao longo do tempo, passando por processos de memorização e esquecimento seletivos (BAUMAN, 2017).

Como a retrotopia pode atuar na formação de uma paisagem? Trata-se de um processo em que as paisagens de memórias adquirem força. O presente se torna embaçado e desvalorizado em relação ao passado, que se converte em um ponto de referência para as expectativas e demandas humanas na cidade. Impregnadas no imaginário, as paisagens de memórias estão carregadas de afetos e representam uma visão parcial da história do lugar. E, assim, caso o discurso da história esteja exaltando tempos passados sem um amparo crítico, desenha-se uma paisagem retrotópica na expectativa de que esses tempos sejam reestabelecidos. No presente, projeta-se para o futuro uma paisagem embasada no passado.

As paisagens imaginadas e projetadas, nesse contexto, deixaram de ser **utópicas** para se tornarem **retrotópicas**, inebriadas pelo afeto e pela nostalgia de tempos passados, que não voltam mais, e trouxeram novas problemáticas a serem resolvidas pelo planejamento urbano. Bauman trouxe o conceito de retrotopia associado à crise de nostalgia em que a sociedade atual vive, amparado por estudos de Svetlana Boym. Segundo a autora, “O perigo da nostalgia é que ela tende a confundir o lar verdadeiro com o lar imaginário”, visto que a nostalgia é um sentimento de perda e deslocamento, mas também é um romance da pessoa com sua própria fantasia (BOYM *apud* BAUMAN, 2017, p. 8-9).

Esse processo ocorre, segundo Bauman, pois as ideias de progresso e retrocesso trocaram de lugar no imaginário da sociedade (BAUMAN, 2017). Velhos medos caíram no esquecimento aos poucos e novos medos ganharam volume. O camponês, por exemplo, que chegou na cidade industrial do século XIX passou a sonhar novamente com o campo, em meio à paisagem vivenciada de caos, maquinário e construções em grande intensidade, sem se recordar os motivos que o fizeram migrar para a cidade em primeiro lugar, como por exemplo, a escassez de empregos (BAUMAN, 2017). Há, assim, uma seletividade nas memórias que compõem o imaginário que criam os filtros que definem as paisagens vivenciadas e imaginadas e que também acabam por definir as paisagens planejadas e projetadas.

A retrotopia nasceu sob a recente denominação de Bauman, porém a influência do passado no planejamento da cidade do futuro já havia sido identificada por Choay anteriormente, em outros termos. Segundo a historiadora francesa, no estudo do urbanismo desenvolvido a partir do século XX, a cidade foi substituída por uma **ideia** de cidade, foram criados modelos ou tipos ideais de aglomeração urbana, guiando um urbanismo dominado pelo imaginário (CHOAY, 2013). E, nos modelos imaginários propostos, encontravam-se tendências tanto de fé no progresso e no poder total da técnica, como também, de aversão pela sociedade mecanizada pautadas na nostalgia das velhas comunidades culturais (CHOAY, 2013).

Os urbanistas desenvolvem, desde então, sistemas e formas de ordenação da cidade, estudando os caracteres físicos e materiais, sem considerar o habitante nesse processo, mas partem do princípio de que o morador da cidade aceita e segue, cegamente, os comportamentos “moldados” por aquele espaço (CHOAY, 2013). O que não é exatamente seguido à risca, como afirma Certeau:

A razão técnica acredita que sabe como organizar do melhor modo possível pessoas e coisas, a cada um atribuindo um lugar, um papel e produtos a consumir. Mas o homem ordinário escapa silenciosamente a essa conformação. Ele **inventa o cotidiano**, graças às artes de fazer, astúcias sutis, táticas de resistência pelas quais ele altera os objetos e os códigos, reapropria-se do espaço e do uso a seu jeito. (CERTEAU, 1998, p. texto da 4ª capa – grifo original)

As paisagens retróticas projetadas, nesse sentido, enganam o habitante. Utilizando-se de um discurso conhecido pelo indivíduo, o projeto retrótico apropria-se de suas memórias, lembranças e afetos vivenciados em que ele se sente representado na paisagem planejada. O projeto é guiado por um sentimento de pertencimento e identidade nas quais o habitante se reconhece, pois, ele não só está familiarizado com o passado, como também o anseia e projeta suas expectativas de felicidade na recuperação desse estado. Inebria-se com a nostalgia, e chega a acreditar que o tempo de suas memórias e afetos poderia ser reestabelecido.

O trabalho com memórias no planejamento da cidade exige, portanto, cuidados.

Cabe ao planejador urbano, o desenvolvimento de pesquisas minuciosas sobre a história da cidade. Conforme afirma Panerai: “Conhecer a forma das cidades e reconstituir sua história é também orientar uma maneira de projetar” (PANERAI, 2006, p. 12). Ao mesmo tempo, as memórias coletivas podem – e devem – ser

trabalhadas pelo pesquisador, levando em consideração tanto a lembrança quanto o esquecimento, na configuração das paisagens imaginadas.

Conforme afirma Bosi, a fonte oral, detentora da memória “sugere mais do que afirma, caminha em curvas e desvios obrigando a uma interpretação sutil e rigorosa” (BOSI, 2003, p. 20). É no interstício entre os fatos ocorridos, lembrados e esquecidos, sob a interpretação do habitante, que se encontram os motivos pelos quais muitas vezes as paisagens de memórias, imaginadas e narradas, são diferentes da paisagem vivenciada, sendo a última um resultado da sobreposição de experiências aliadas às duas anteriores.

—

Concluindo, uma das formas de analisar o aspecto imaterial da paisagem, no estudo da cidade pode ser feito a partir da admissão de que existe um imaginário urbano coletivo e um discurso (histórico ou técnico) que orienta a construção desse imaginário. Essa leitura permite a identificação de outras paisagens que extrapolam a forma física e estética das cidades e suas edificações, bastante trabalhada no campo da arquitetura e do urbanismo, pois considera a memória coletiva e as representações sociais nessa configuração. Além disso, por meio dessa análise, é possível perceber como a experiência e a vivência da cidade na atualidade estão condicionadas a determinados paradigmas e valores que são construídos socialmente. São esses paradigmas que também levantam demandas, problemáticas e desejos considerados no planejamento de paisagens.

Dessa forma, uma análise histórica minuciosa das cidades que considere, também, as irregularidades da memória coletiva e de suas narrativas permite identificar espaços simbólicos do imaginário fora do padrão consensual/monumental. A partir dessa identificação, os filtros de opacidade que se estabelecem na leitura da paisagem se tornam evidentes. Como consequência, é possível enxergar além do que está turvo e opaco, fazendo novas paisagens emergirem. Ao longo desse processo, e em alguns casos, é razoável que ocorra a desnaturalização ou desconstrução de discursos de nostalgia e paisagens retróticas, que já se enraizaram na vivência do espaço e que foram criados sob a perspectiva das paisagens de memórias compartilhadas.

—



## 2. A CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM DE BRASÍLIA

Na cidade contemporânea, o estudo da transformação da sua paisagem exige um entendimento das diversas camadas que a constituem. Forma e conteúdo; matéria e símbolo; memórias e experiências; projeto, construção e vivência; passado, presente e, até, futuro. A cidade contemporânea abriga, em si, uma coletânea de paisagens projetadas, imaginadas e vivenciadas que se sobrepõem e convivem diariamente.

A cidade de Brasília se torna relevante para sediar esse tipo de discussão sobre a paisagem, visto que os contrastes entre a projetada, a construída e a vivenciada são visíveis e claramente identificáveis. Brasília, enquanto projeto, resumiu os pontos defendidos pelo Movimento Moderno. Em construção, adquiriu novos componentes não incluídos inicialmente no projeto. E a vivência extrapola as delimitações formais e materiais dessas paisagens. A paisagem projetada assumiu, por muito tempo, a identidade material e física da cidade em contraposição à paisagem construída e vivenciada.

As discrepâncias entre a paisagem projetada e a construída foram abordadas por diversos autores<sup>9</sup> e não são o enfoque deste estudo. O desenvolvimento urbano<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Dentre esses, são referências aqueles realizados por Antonio Carlos Cabral Carpintero (1998), Sylvia Ficher e Francisco Leitão (2010) e Jusselma Duarte (2010). A eles somam-se diversas dissertações de mestrado e teses de doutorado.

<sup>10</sup> Destacam-se os trabalhos de Holanda (2011); Paviani (2010), Holston (1989).



e a historiografia<sup>11</sup> de Brasília também são assuntos bastante trabalhados tendo em vista contraste representativo de suas paisagens ao longo do tempo. Enquanto isso, o caráter imaterial, subjetivo e simbólico da paisagem de Brasília, possui estudos sob determinadas perspectivas, como por exemplo: a dissertação de Sandra Ribeiro (2005) sob o ponto de vista patrimonial; o estudo de Nair Sousa, Maria Salete Machado e Luciana Jaccoud (1996), sobre Taguatinga; ou ainda a tese de doutorado de Viviane Ceballos (2014), sobre a memória de Sobradinho.

Nesse sentido, e em particular, uma área específica parte do projeto inicial de Brasília ainda se mostra pertinente para a discussão: a via W3 Sul. Esse espaço foi um dos primeiros pontos construídos na capital e foi executado com características morfológicas distintas do projetado. O local se transformou com o tempo, incorporando novos elementos, e a sua paisagem vivenciada é pauta para diversos projetos, sendo constantemente repensada e replanejada. Há, na W3, histórias, memórias e imaginários que habitam suas formas, funções e experiências da paisagem atual.

Dessa forma, o objetivo do capítulo é compreender o processo de construção da paisagem de Brasília, sob a ótica da W3 Sul. Partindo da escala macro, a paisagem é paulatinamente decifrada em suas camadas, até alcançar o âmbito local. O capítulo é estruturado em três etapas de análise histórica-documental. A primeira, oferece um panorama da paisagem planejada e utópica da Brasília que foi construída no imaginário dos brasileiros em comparação com a paisagem vivenciada contemporânea.

A segunda parte apresenta as estratégias de planejamento urbano, em nível territorial, após inauguração da capital que influenciaram na transformação da paisagem da W3 Sul, em nível local. Por fim, a terceira parte apresenta as modificações morfológicas vivenciadas em âmbito local pela avenida e as interpretações que já existem a seu respeito. Ao final do capítulo, paisagens planejadas e vivenciadas de Brasília e da W3 Sul terão sido percorridas historicamente de forma a construir mapas urbanos que ajudam a compreender o desenvolvimento e a dinâmica da paisagem entre as escalas territorial e local.

11 Dentre os quais ressaltam-se os de Ficher (2010); Ceballos (2005).

## 2.1 PAISAGENS POLISSÊMICAS: BRASÍLIA PLANEJADA E VIVENCIADA

Jamais se deve confundir uma cidade com o discurso que a descreve.  
Contudo, existe uma ligação entre eles. (CALVINO, 1990, 59).

---

### A. Brasília Imaginada: a criação de um sonho

Brasília, atual capital da República Federativa do Brasil, foi inaugurada em 1960 e fez parte de um planejamento nacional que visava à interiorização do desenvolvimento urbano e, conseqüentemente, econômico do país (FIGURA 2.1). Conforme aponta o antropólogo Laurent Vidal, a ideia de interiorização do país foi discutida desde o século XIX, com a proposta de construção de Nova Lisboa (1808-1821), uma nova capital para a corte portuguesa em exílio (VIDAL, 2009).

A primeira Constituição Republicana do Brasil, de 1891, formalizou a estratégia da “Marcha para Oeste”, enumerando os seguintes objetivos: abrigar e efetivar os poderes da União; preservar a unidade e integração nacional; obter maior segurança para os membros dos 3 Poderes da República; reordenar os fluxos migratórios; aproximar fisicamente as capitais estaduais ao centro de decisões; promover o desenvolvimento do Brasil (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 1990).

A previsão de transferência da capital se manteve nas Constituições de 1934 e de 1946. Somente em 1956, sob as rédeas do presidente Juscelino Kubitschek, se concretizou. Foi incluída no Plano de Metas, plano que estruturava a modernização do país prometida na campanha política de JK sob o slogan “cinquenta anos em cinco” (SCHWARCZ e STARLING, 2015, p. 415). Apesar de o país estar passando por um período de depressão nacional, após o suicídio de Getúlio Vargas (1882-1954), e por



**FIGURA 2.1** Interiorização do país com a construção de Brasília. Fonte: REVISTA BRASÍLIA, Edição Especial – Arquitetura e Urbanismo, Julho a Agosto de 1960, p. 213. Adaptado pela autora.

uma crise internacional com a Guerra Fria (1947-1991), o mandato de Kubitschek foi marcado pelo forte nacionalismo, espírito desenvolvimentista e otimismo no país (VIDAL, 2009, p. 187). A época exalava modernidade, eram os “dourados anos JK”. O surgimento da Bossa Nova, do Cinema Novo e o amadurecimento da arquitetura moderna no país são exemplos de algumas produções que se destacam até hoje na cultura brasileira (SCHWARCZ e STARLING, 2015; BRAGA, 2010; VIDAL, 2009).

O Plano de Metas de JK foi o primeiro e mais ambicioso programa de modernização já apresentado ao país. Apostou no desenvolvimento industrial e na expansão da malha rodoviária para acelerar o crescimento econômico do país, criando uma

rede de integração nacional<sup>12</sup> (SCHWARCZ e STARLING, 2015, p. 416). Estruturado em 30 objetivos distribuídos pelos 5 setores de base que propiciariam o crescimento do Brasil (energia, transporte, produção alimentícia e agrícola, indústrias, educação), o Plano de Metas e, conseqüentemente, o governo Kubitschek foram coroados pela construção de Brasília, que se tornou um símbolo, compreensível para a população, do progresso e desenvolvimento do país (BRAGA, 2010). E, mais do que isso, como afirma Vidal: “Brasília simboliza o conjunto das esperanças do Brasil do fim dos anos 1950” (VIDAL, 2009, p. 241).

O plano de transferência da capital, apesar de ser antigo e estratégico do ponto de vista de ocupação do território, não era unânime. E mesmo sob duras críticas, o presidente retrucava, sempre com otimismo, o progresso que a nova capital traria, conforme indica o trecho do discurso proferido na inauguração do Palácio da Alvorada, em 30 de junho de 1958:

Compreendo que alguns duvidem deste empreendimento. É que a razão de se estar mudando a capital para o centro do país é uma razão de fé, de confiança no Brasil. Quem tem confiança no Brasil crê em Brasília.  
(REVISTA BRASÍLIA. Brasília: Novacap. Ano 2. Nº 18. Junho de 1958, p. 5).

Ou seja, quem não acreditasse na construção de Brasília, não confiava no potencial do próprio país.

Sendo assim, JK tinha que reafirmar, constantemente, a potência da ideia para que a população se engajasse no projeto. Os antecedentes e desdobramentos políticos relacionados aos discursos e atitudes de JK são discutidos em diversos estudos<sup>13</sup>, contudo, o que é importante neste momento é observar como a paisagem imaterial e simbólica de Brasília foi construída junto aos brasileiros, desde o primeiro instante.

Brasília faz a ponte entre o passado e o futuro do país (SCHWARCZ e STARLING, 2015, p. 427). É a “capital da esperança”, nas palavras de André Malraux<sup>14</sup>, uma cidade invocada “tão somente pela vontade humana!” (MALRAUX, 2010, p. 53). A imagem

<sup>12</sup> Pavimentou 6 mil quilômetros de estradas, em um país que até então contava com apenas 4 mil quilômetros, garantindo a circulação de mercadorias entre as áreas rurais e os principais centros industrializados, além de criar novos mercados. (SCHWARCZ e STARLING, 2015)

<sup>13</sup> Para aprofundamento do assunto ver Swarcz e Starling (2015); Braga (2010); Vidal (2009); entre outros.

<sup>14</sup> André Malraux era Ministro de Assuntos Culturais da França, sua fala remete ao discurso proferido em visita à capital ainda em construção, em 25/08/1959.

de Brasília se traduz na alvorada, na promessa de um futuro melhor, de um país moderno. Moderno era sinônimo de “bom” (FICHER, SCHLEE e FRANCISCONI, 2010). E Brasília era sinônimo de modernidade.

## B. A paisagem projetada e a materialização de um discurso

A concretização da “vontade humana” referida por Malraux (2010) se deu, em 1956, no lançamento do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil. Dentre 26 projetos concorrentes, foi escolhido o projeto de Lucio Costa como o vencedor. Destacando-se pela simplicidade da sua proposta, especialmente quando comparada aos produtos entregues por seus concorrentes, o plano de Costa é reconhecido como “a maior contribuição urbanística do século XX”, como afirmou o presidente da comissão julgadora do concurso, Sir William Holford (BRAGA, 2010, p. 19).

O traçado urbano, nas palavras do seu criador, “Nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dêle toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o sinal próprio sinal da cruz” (COSTA, 1957), adaptando-os à topografia local, Lucio Costa deu à cidade um desenho claramente definido, facilmente identificável e ao mesmo tempo distinto de tudo o que já havia sido construído (FIGURA 2.2). Enquanto paisagem projetada, Brasília mostrava-se como síntese do urbanismo proposto pelo Movimento Moderno, cuja expressão arquitetônica encontrava-se no auge. Na realidade, os 26 projetos apresentados ao júri tinham em comum a inspiração racionalista (VIDAL, 2009, p. 203), organizando a cidade em torno das funções

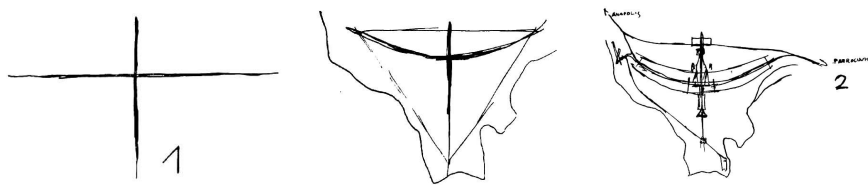


FIGURA 2.2 Processo Croquis Lucio Costa, concepção de Brasília. Fonte: COSTA, 1957.

básicas do ser humano, apontadas pela Carta de Atenas<sup>15</sup>: habitar, trabalhar, circular e recrear (CORBUSIER, 1993).

O projeto de Lucio Costa expunha um modelo urbano que casava com as necessidades políticas da época e selava uma colaboração sinérgica entre Estado e arquitetura na construção do Brasil moderno (BRAGA, 2010, p. 9). O ar de vanguarda atrelado à tecnologia automobilística e à ideologia modernista orientava o desenvolvimento urbano por meio da consolidação de redes rodoviárias e de serviços, que conectavam a cidade ao restante do país.

Agregou-se ao alto apelo rodoviário uma nova forma de morar. Seguindo a utopia moderna de que a arquitetura era capaz de moldar o homem e transformar a sociedade, o modelo de superquadra concebido por Lucio Costa propôs uma nova organização doméstica, na qual o papel da propriedade privada era reduzido em relação às instalações coletivas (COSTA, 1957, p. 15-6). Os prédios não possuíam um lote, mas uma “projeção”, uma vez que o térreo era livre e público (COSTA, 1957). Além disso, a ordenação das superquadras em Unidades de Vizinhança, composta por escolas, igreja, clube e outros equipamentos públicos, mostrava a organização de uma sociedade a partir da arquitetura, que – por sua vez – seria acessível a diferentes segmentos sociais por meio do estabelecimento de diferentes tipos de revestimento e acabamentos internos e externos dos apartamentos (COSTA, 1957, p. 13).

Kubitschek também concebia Brasília a partir de uma sociedade ideal. Tendo a cidade como o principal meio empreendido pelo seu governo para transformar radicalmente o futuro do Brasil; a administração de JK apostava no desenvolvimento urbano do país, e não apresentava soluções para a questão agrária, vendo no campo, a parte atrasada e tradicional do Brasil (SCHWARCZ e STARLING, 2015, p. 426). Então, para os dois principais agentes envolvidos na construção da nova capital, Brasília foi concebida como mais do que um instrumento de modificação, mas uma oportunidade de transformação social (VIDAL, 2009). Brasília era a materialização da utopia moderna. Tudo isso reforçava a construção no imaginário coletivo do símbolo de modernidade e de garantia de desenvolvimento e futuro promissor da nação.

Funcionando como um ponto de costura nacional, a transferência e construção da nova capital envolveu não apenas a migração daqueles que trabalhavam na administração pública (que receberam incentivos para se mudarem), mas também

15 Documento síntese do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna - CIAM (1933) –, elaborado por Le Corbusier com base nos itens discutidos no Congresso, que reunia os pontos do Urbanismo Moderno. Foi publicado pela primeira vez em 1941.

– e principalmente – de uma população decidida a tentar a vida lá, estando disposta a abraçar qualquer oportunidade de emprego (MEDEIROS e CAMPOS, 2010). Esse contingente populacional se alojou em assentamentos informais e acampamentos periféricos, relativamente próximos ao Plano Piloto (MEDEIROS e CAMPOS, 2010). Contudo, o constante fluxo migratório levou o governo a construir, antes mesmo da inauguração da nova capital, cidades ao redor do Plano Piloto, como forma de erradicar os assentamentos provisórios (MEDEIROS e CAMPOS, 2010), as então chamadas Cidades Satélites.

A construção desses núcleos habitacionais estava prevista em projeto, porém estimava-se executá-las apenas quando o Plano Piloto alcançasse a sua capacidade máxima de 500 mil habitantes. Para Lucio Costa, as cidades-satélites não deveriam em caso algum tornar-se cidades-dormitórios, mas representar um meio de controle da expansão urbana (VIDAL, 2009, p. 224). Porém, de acordo com Vidal, essa não era a ideia de Juscelino Kubitschek: “para ele, o Plano Piloto deve ficar reservado para os funcionários públicos. As outras categorias da população ficariam alojadas nas cidades-satélites” (VIDAL, 2009, p. 224).

E ainda, essa estratégia já havia sido colocada, desde 1948, pela Comissão Polli Coelho<sup>16</sup>, prevendo para o futuro Distrito Federal uma população de 300 mil habitantes, “dos quais dois terços (os habitantes oficiais) ficariam alojados na própria capital e o terço restante, nas cidades-satélites. Em número de dois ou três, situadas entre 30 e 60 quilômetros do centro da capital” (VIDAL, 2009, p. 224). Essas cidades-satélites proveriam a capital de comércio, agricultura e abastecimento em geral. Ou seja, uma paisagem dispersa e polinucleada se desenvolveu, em termos práticos, desde a época da construção do Plano Piloto, mas, em termos ideológicos e políticos, existia desde o planejamento da nova capital.

Apesar de a população estar alojada em canteiros e acampamentos precários desde o início da construção, a problemática desta configuração é apontada especialmente após a inauguração da cidade e reforçada com o seu desenvolvimento, compreendendo a impossibilidade logística de abrigar a população no Plano Piloto durante a sua própria construção. Conforme afirma o geógrafo Aldo Paviani, sem as cidades satélites “Brasília não se viabilizaria, pois grande parte da mão de obra

---

<sup>16</sup> A Comissão Polli Coelho (1946-1948) foi uma comissão de estudo para a localização da nova capital, cuja direção o general Eurico Dutra entregou ao general Djalma Polli Coelho. Foi formada a partir de uma prerrogativa constitucional lançada na Carta Magna de 1946, artigo 4º, §1º: “Promulgado este ato, o Presidente da República, dentro de sessenta dias, nomeará uma comissão de técnicos de reconhecido valor para proceder ao estudo da localização da nova capital”. (VIDAL, 2009)

reside nos núcleos periféricos” (PAVIANI, 2012, p. 429). E assim, a própria construção do Plano Piloto para sediar os poderes da República abrigou a classe média-alta e induziu para a periferia a possibilidade residencial das classes menos abastadas.

Está aí uma fratura no discurso desenvolvimentista para todos, prometido pela política, não materializado no território.

Assim, a inauguração de Brasília marcou o fim da cidade projetada, imaginada, utópica, para o início da cidade real, vivenciada, com todos os problemas que uma cidade poderia apresentar. A cidade foi inaugurada, foi consumado o rito de sua simbologia, a passagem do Brasil colonial para o Brasil moderno; as obras, porém não haviam terminado. O Plano Piloto, em si, não era grande coisa. A classe média-alta reclamava da poeira, da incompletude do espaço, das poucas opções de lazer e comércio e, assim, debandava para as praias do Rio de Janeiro nos finais de semana, deixando deserta a nova capital (VIDAL, 2009, p. 284).

O primeiro choque entre projeto e realidade foi seguido por outros acontecimentos políticos e filosóficos, que fizeram acreditar que a construção de Brasília teria sido um fracasso das esperanças postas na nova forma de sociedade urbana (VIDAL, 2009, p. 283). Em termos de organização política, destaca-se o fim do mandato de Kubitschek e retornando à instabilidade política que o precedeu e o seguiu. Visto que a reeleição era inconstitucional, JK passou o bastão (e as dívidas da construção de Brasília) para Jânio Quadros em 1961, que renunciou no mesmo ano e foi substituído pelo seu vice João Goulart. Essa dança das cadeiras foi seguida pelo Golpe de 1964, com a deposição de Goulart e início da Ditadura Militar.

O Golpe Militar cancelou e reverteu o impulso democrático que embasou Brasília e proveu a crítica de justificativas para negar a cidade que teve sua concepção guiada por princípios modernistas (BRAGA, 2010, p. 9-10): a cidade moderna servia de cenário para regimes autoritários e excludentes. Vidal diz que, “A imagem de Brasília pouco a pouco ficou turva. (...) Após ter emocionado o mundo inteiro, Brasília caiu no esquecimento” (VIDAL, 2009, p. 284). Melhor seria – talvez – se tivesse caído no completo esquecimento. Os paradigmas modernos perderam a sua legitimidade, e Brasília saiu de vitrine à vitraça, passando a simbolizar não mais a “maturação de um processo vanguardista, e sim a sobrevivência anacrônica de uma ideologia superada, associada então a um espírito tecnocrático” (BRAGA, 2010, p. 9-10).

Com a crise do Movimento Moderno, houve uma quebra de paradigmas e a adoção de outras formas de modelo urbano, novas paisagens imaginadas, novas utopias de cidades ideais. Foram várias as vertentes que cresceram em antagonismo ao modernismo e que visavam o retorno à intensidade e diversidade da vida urbana pré-moderna (FICHER e PALAZZO, 2005). Ao mesmo tempo, a cidade se consolidou



e foi crescendo pelo território, incorporando novas paisagens em suas tramas expansivas.

### C. Brasília vivenciada: paisagem policêntrica

A Brasília contemporânea é composta por múltiplos núcleos espalhados pelo território, as Regiões Administrativas (RAS), anteriormente conhecidas como Cidades Satélites. O tecido urbano se desenvolveu pela contínua expansão para além da área inicialmente projetada, e o Plano Piloto consolidou-se como a área central e centro administrativo de uma espraiada configuração urbana para a qual tudo e todos se encaminham diariamente em busca de trabalho e serviços (COHEN, 2013; PANERAI, 2006). Fato visível na estimativa da CODEPLAN (FIGURA 2.3) que aponta a localização de 42%<sup>17</sup> dos postos de trabalho no Plano Piloto, que concentra apenas 7%<sup>18</sup> da população residente (PDAD, 2015). Essa composição gera um alto índice de deslocamentos diários expressos na quantidade de viagens entre casa-trabalho, conforme ilustra a FIGURA 2.4.

A configuração de Brasília é intensamente analisada e tem na segregação socioeconômica existente a justificativa para avaliação e crítica dos padrões morfológicos do tecido urbano. A ocupação do seu território se mostra peculiar quando comparada a outras metrópoles, por não ter seguido a lógica da expansão

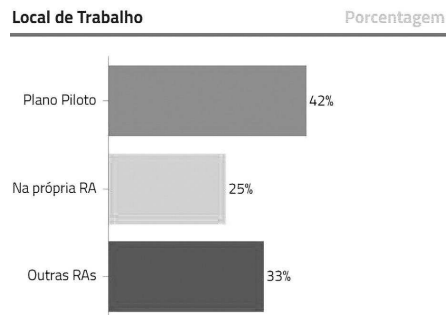


FIGURA 2.3 Relação de empregos e local de trabalho. Disponível em: <http://brasiliametropolitana.codeplan.df.gov.br/>. Acesso em: 2 jan. 2019

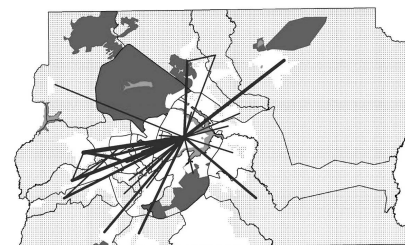


FIGURA 2.4 Mapa de Fluxos. Fonte: PDAD, 2013.

centro-periferia gradual. Ao contrário, a expansão da malha urbana se deu pelo desenvolvimento de núcleos separados do Plano Piloto, formando vazios urbanos que com o tempo foram também parcialmente ocupados (FIGURA 2.5).

Assim, a metrópole polinucleada (PAVIANI, 2012) também foi comparada a uma “colcha de retalhos” (MEDEIROS, 2006) pelo seu tecido descontínuo, em que há a superposição de diferentes malhas, com pouca ou nenhuma

articulação entre as expansões. Brasília se tornou o exemplo extremo da urbanização dispersa, contando com um centro urbano excêntrico<sup>19</sup>, que abriga grande parte das residências para a classe média-alta, concentra as oportunidades de trabalho e reafirma a forte segregação socioespacial (RIBEIRO, TENÓRIO e HOLANDA, 2015, p. 65). As análises consideram a arquitetura uma variável independente e focam na condição de acessibilidade, na relação de permeabilidades e barreiras proporcionada pela arquitetura, tanto no contexto metropolitano, quanto local. Essa visão acaba por defender a constituição de uma paisagem urbana mais densificada e vertical, de forma a possibilitar as mesmas condições de acesso à infraestrutura a uma quantidade maior de pessoas.

Os grandes deslocamentos diários, a fragmentação da malha urbana e a criação de uma rede de subcentros pouco articulados entre si são algumas das características da paisagem dispersa que, todavia, não é exclusiva de Brasília. De maneira geral, em maior ou menor escala, a urbanização dispersa, pode ser definida pelo espraiamento da malha urbana e pela ausência de contornos ou limites bem definidos nesse tecido. O processo de urbanização, a partir de meados do século XX, ocorre de forma acelerada e resulta na configuração de diferentes núcleos, constituídos por tecidos urbanos fragmentados (SECCHI, 2009).

Em geral, o que articula e organiza a expansão da cidade são os eixos rodoviários, a infraestrutura de transporte. A explosão do espraiamento do tecido urbano foi possibilitada pelo avanço tecnológico dos meios de transporte, em que distâncias

<sup>17</sup> A porcentagem de oportunidades de trabalho – e consequentemente relação de dependência do Plano Piloto com as demais RAS – vem sendo reduzida significativamente desde a construção de Brasília, com o incentivo ao desenvolvimento de novas centralidades. No entanto, a discrepância entre a quantidade de trabalho disponível e a população residente ainda configura um dos grandes problemas da cidade.

<sup>18</sup> 7,23% considerando a população em geral e 7,74% considerando a população ocupada (PDAD, 2015)

<sup>19</sup> O centro urbano é considerado por Holanda a área mais acessível da malha urbana. Esta não coincide com o centro geométrico, nem com o planejado da capital, que é onde se concentram as oportunidades de emprego (RIBEIRO, TENÓRIO e HOLANDA, 2015).

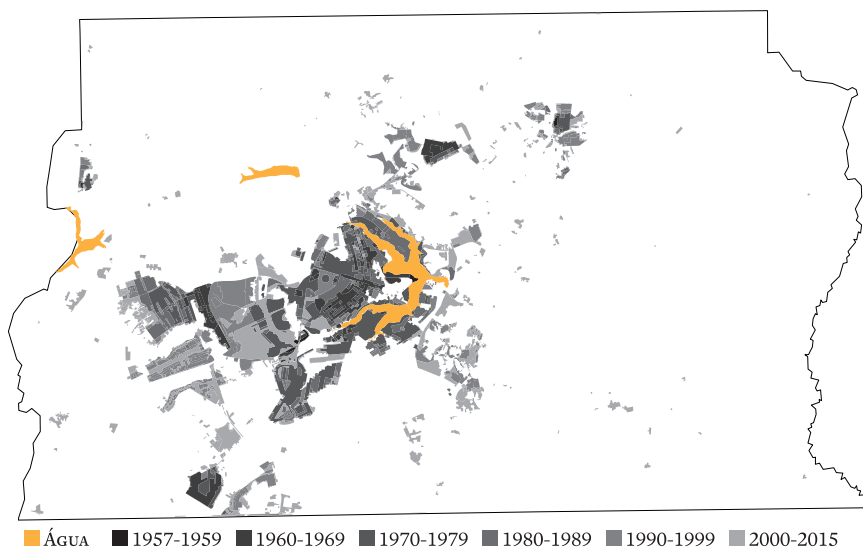


FIGURA 2.5 – Mancha urbana de Brasília em 2015. Desenvolvimento segundo as datas especificadas. *Elaboração própria.*

maiores são percorridas em menos tempo. Dessa forma, apesar de parecerem neutros, os equipamentos tecnológicos de infraestrutura devem ser compreendidos como parte

da paisagem urbana, tanto que são grandes determinadores dos vetores de expansão, conforme defende o urbanista Pierre Bélanger (2015). O autor ainda critica as dinâmicas de adensamento e centralização das cidades frente ao contexto global de preocupação com as mudanças climáticas, e acredita que esse processo de urbanização não é eficiente em termos de sustentabilidade (BELANGER, 2015).

Se por um lado, o fenômeno de expansão horizontal, na configuração de uma paisagem dispersa, pode tornar-se fragmentada e segregada, por outro, ela também pode proporcionar a muitas pessoas níveis de mobilidade, privacidade e escolha maiores do que a proposta centralizadora do fim do século XIX (BELANGER, 2015). Além disso, há, na configuração dispersa, a criação de uma série de novas identidades e paisagens regionais que privilegiam a diversidade e a diferenciação, destacando-se no atual contexto da globalização e homogeneização das cidades (BELANGER, 2015).

Essa visão é compartilhada pelo urbanista, político e jornalista italiano Francesco Indovina (INDOVINA, 2003). O autor acredita que a lógica de organização urbana deve visar a uma ocupação extensa com a criação de cidades interdependentes, como ilhas, conectadas por sistemas de mobilidade, o que chama de Arquipélago Metropolitano, uma metáfora que cairia bem para a configuração polinucleada de

Brasília. O importante, porém, é que as ilhas sejam igualmente dependentes entre si, de forma a não provocar movimento pendular em um único sentido, o que não ocorre em Brasília, já que o Plano Piloto concentra grande parte das oportunidades de trabalho, serviço e lazer. Tanto Indovina quanto Bélanger exploram a paisagem dispersa por meio da reestruturação da economia urbana, contando com relação de concorrência e complementaridade entre os núcleos.

Uma nuance importante de ser lembrada é que, em Brasília, essa característica fragmentada e dispersa foi oriunda de escolhas políticas, uma configuração direcionada pelo Estado (RIBEIRO, TENÓRIO e HOLANDA, 2015, p. 71). Há que se considerar que a cidade é fruto de projeto relativamente recente (1957), construída em tempo recorde e inaugurada em 21 de abril de 1960, que fez parte de um planejamento estratégico nacional de grande porte. Assim, o que começou como um projeto inovador e moderno, hoje apresenta características e problemáticas semelhantes (em maior ou menor escala) a outras cidades sejam elas, novas ou centenárias, de origem radiocêntrica, linear ou em malha (PANERAI, 2006).

Na busca por vestígios da Brasília projetada na contemporânea, ela é encontrada, em diversas escalas e nas formas mais inusitadas.

Ficou claro que a paisagem da Brasília projetada foi uma utopia criada, um discurso concebido com a cidade, necessário para atrair investimentos e população. Brasília possui essa carga genética em si. Seu “projeto original” é instituído como padrão de qualidade ao qual a cidade é constantemente comparada e criticada por ele, enquanto a responsabilidade da gestão pública e a própria compreensão das vivências cotidianas e adequação da cidade às necessidades de seus habitantes são deixados de lado (SABOIA e MEDEIROS, 2011).

E, ainda, a utopia do projeto, do mito fundador, está enraizada na vivência do espaço hoje, pois constitui parte da história da cidade, e, portanto, parte das memórias que compõem o imaginário coletivo. As memórias dos primeiros anos de Brasília são, assim, emolduradas pelo discurso de que Brasília era sinônimo de progresso, e o encantamento foi quebrado, não apenas com a Ditadura Militar em 1964, mas também com as críticas ao Movimento Moderno. Traços sutis do discurso de JK de progresso e modernidade ainda reverberam nas críticas atuais a Brasília por não serem mais visíveis na paisagem material e física.

O moderno deixou de ser sinônimo de bom. E não só. A sociedade é dinâmica e está em constante transformação. Em comparação aos anos em que Brasília foi projetada e construída, já se verificam novas formas de morar, expressas nos condomínios fechados; novas formas de comprar, desde os shoppings e grandes complexos comerciais até as mais atuais lojas virtuais; e até novas formas de relacionamento entre pessoas, como nas redes sociais, por exemplo.

Houve, assim, no planejamento, execução e crítica de Brasília, uma relação de construção da paisagem, morfológica e simbolicamente, que acompanhou os paradigmas vigentes e orientaram a formação de um imaginário urbano ideal. Tanto o projeto quanto a crítica ao projeto partem de imaginários ideais e utópicos de sociedade que não foram materializados na execução, pois estes espaços vivenciados não são estáticos, se adaptam e passam por repropriações ao longo do tempo.

A cidade foi construída. Passou da utopia para a realidade, e com isso encontrou muitos problemas. Problemas reais, que são compartilhados por um sem número de outras cidades que foram construídas sem esse apelo nacional e sem projeto idealizado. Como afirmou o arquiteto e urbanista italiano, Bruno Zevi: “Se há defeitos, é porque Brasília concretiza os problemas que nós – todos nós, em todas as partes do mundo – não resolvemos” (ZEVI, B. *apud* BRAGA, 2010, p. 12).

Afinal, “Brasília é Brasília, e para cuidar de seus problemas de maneira lúcida e eficaz não se pode omitir sua peculiaridade de ‘cidade inventada’ e, no entanto, real” (COSTA e LIMA, 1985, p. 18 - grifo meu).

## 2.2. CONSTRUÇÃO DO TERRITÓRIO: CARTOGRAFANDO A BRASÍLIA METROPOLITANA

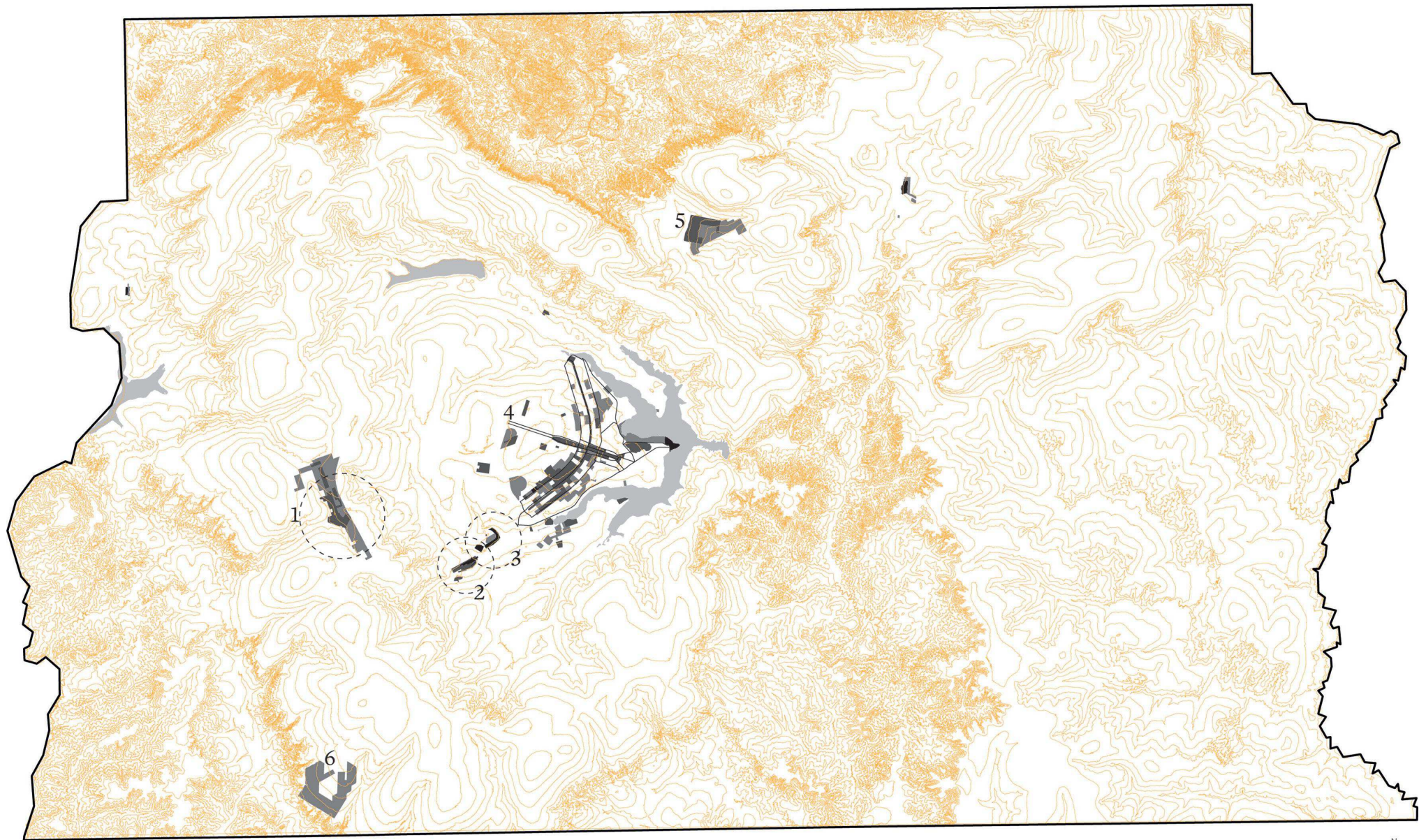
A relação entre a paisagem de Brasília projetada e a de fato vivenciada, não se esgota nas narrativas arquitetônicas e nos discursos políticos. A cidade deixou de ser apenas uma ideia para se tornar um estímulo que movimentou a nação e possibilitou o surgimento de novas oportunidades na região.

A construção de Brasília passa pela compreensão da utopia do projeto e do imaginário associado ao progresso e modernidade, sendo que esses também estão ligados aos aspectos políticos, econômicos e ideológicos que se seguiram após a inauguração. Aspectos que direcionam a infraestrutura, orientam a ocupação do território e determinaram a configuração física de sua paisagem vivenciada. O desenvolvimento e diversificação econômica de Brasília, por exemplo, estiveram associados à transformação e à ocupação do território, expresso no investimento de novas centralidades, que caracterizam a metrópole polinucleada.

Dessa forma, em um panorama metropolitano, as próximas páginas fornecem uma análise do desenvolvimento da mancha urbana da Brasília contemporânea. Uma cartografia que expressa as estratégias de distribuição de centros econômicos ao longo dos eixos de expansão de Brasília, clarificando a influência desses na transformação da paisagem da W3 Sul.

Considera-se o desenho como mais do que uma representação da forma urbana, mas faz parte do ato de projetar e constitui-se importante ferramenta de análise, conforme afirma Panerai: “A cartografia impõe-se, então, como um dos únicos meios de apreender o território: uma cartografia seletiva que coloque em evidência dimensões e localizações, que permita comparações, que revele traçados e permanências” (PANERAI, 2006, p. 45-8).





1. TAGUATINGA; 2. CIDADE LIVRE; 3. CANDANDOLÂNDIA;  
4. PLANO PILOTO; 5. SOBRADINHO; 6. GAMA

FIGURA 2.6 – Mapa topográfico do Distrito Federal. Em destaque a mancha urbana de 1964, indicando que a ocupação inicial se deu na região Sul-Sudoeste. Plano Piloto ainda não tinha se firmado como centralidade econômica. Taguatinga e Cidade Livre concentravam atividades e serviços. *Elaboração própria.*



## A. O abastecimento da capital em construção: Via W3 e Cidades Satélites

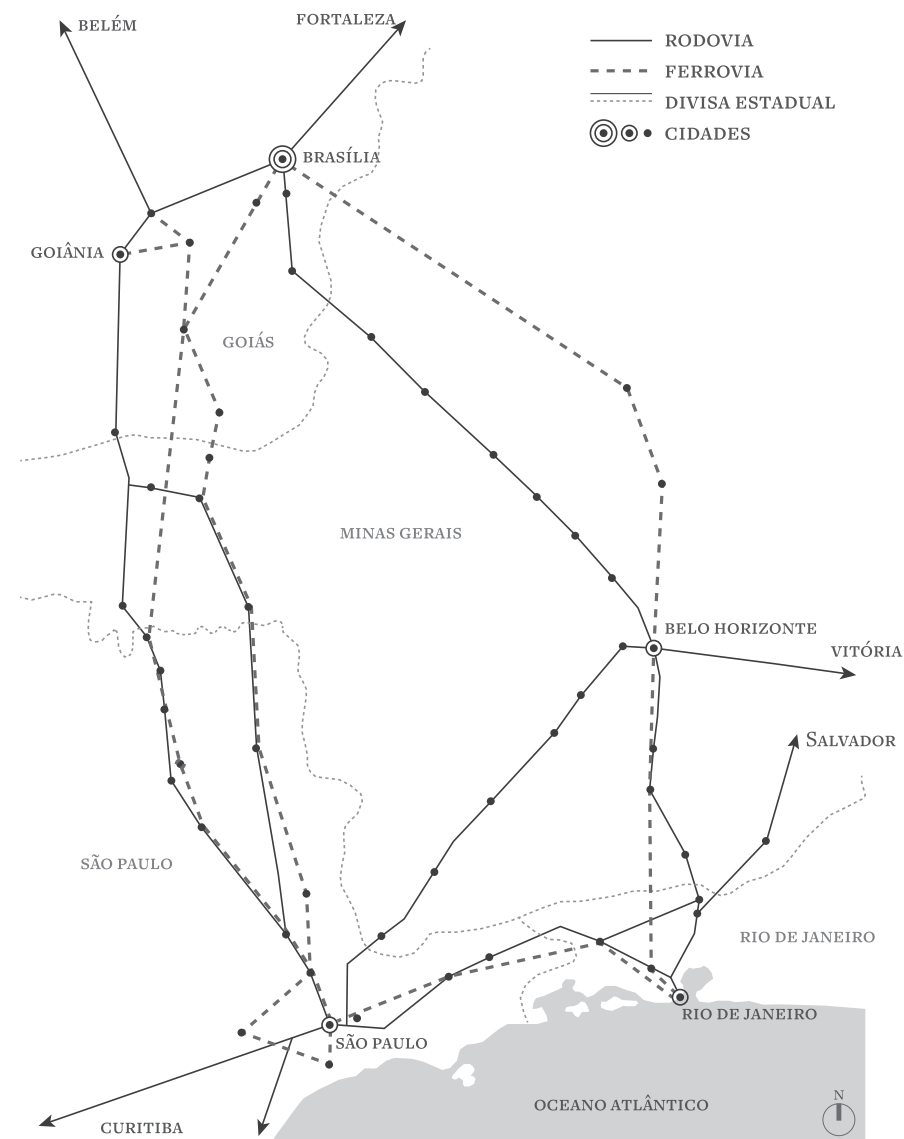
No momento de construção da cidade, a ocupação do território encontrou maior expressividade, em princípio, na direção Sudoeste. Duas razões podem ser elencadas para justificar esse vetor de crescimento: 1) características topográficas favoráveis para o assentamento (FIGURA 2.6), região predominantemente plana em relação ao restante do território; e 2) a proximidade e conectividade rodoviária, interligando a cidade em construção com os demais núcleos urbanos e fontes de abastecimento (FIGURA 2.7).

Os fatores abastecimento da capital e conexão entre núcleos urbanos foram importantes vetores de desenvolvimento da infraestrutura para viabilizar os planos desenvolvimentistas de JK dentro do prazo, “50 anos em 5”. Assim, os últimos anos da década de 1950, bem como a década de 1960 foram marcados economicamente pela predominância do setor secundário, representado pela construção civil, no Produto Interno Bruto (PIB) da capital (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2009).

A dominância da construção civil na economia era visível não só na execução do Plano Piloto, mas também no rápido desenvolvimento dos primeiros núcleos que apresentavam a predominância de atividades relacionadas a este setor e abrigavam o contingente populacional que se mudava para a capital: Cidade Livre, Candangolândia e Taguatinga, como se verifica na FIGURA 2.6.

A Cidade Livre (criada em 18/12/1956), atual Núcleo Bandeirante, era um loteamento destinado ao uso comercial. Para incentivo inicial, o Governo concedeu isenção de impostos aos comerciantes que trouxessem seus negócios para prover o abastecimento da nova capital, e, por isso, foi chamada de Cidade Livre (de impostos). A Candangolândia (criada em 03/11/1957) surgiu a partir da criação de galpões da NOVACAP e infraestrutura para técnicos. O local ficou popularmente conhecido como VELHACAP, após a mudança da sede da empresa para os escritórios na W3 Sul, por volta de 1959. Apesar da data de início da ocupação da área, a Região Administrativa da Candangolândia só foi, de fato, consolidada em 1994.

Nos arredores da Cidade Livre, o crescente contingente populacional se instalava de forma provisória, formando uma invasão chamada de Vila Sarah Kubitschek. Essa população foi transferida, em 1958, para um novo núcleo: Taguatinga, criada para este fim (CASTRO, 2005). Nesse contexto, o Plano Piloto ainda não tinha se firmado como centro econômico. Ao contrário, os registros históricos, entre 1957 e 1964, destacam Taguatinga e Cidade Livre como sede de estabelecimentos e serviços,



**FIGURA 2.7** – Conexões rodoviárias e ferroviárias até Brasília. Principais eixos de abastecimento provem de conexões na direção Sul – Sudoeste.  
Fonte: Adaptado pela autora a partir da Revista Brasília, julho e agosto de 1960 (ed. Arquitetura e Engenharia).

apesar de serem precariamente interligados entre si e com o Plano Piloto (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2009, p. 59). O intenso desenvolvimento de Taguatinga era encontrado nas falas de JK, como, por exemplo:

Em seis meses, Taguatinga já era uma realidade. A cidade havia sido construída e estavam em funcionamento a escola, o hospital, as casas para as professoras, os estabelecimentos comerciais pioneiros, e, em meados de 1959, inaugurou-se a Escola Industrial. Surgia, assim, a primeira cidade-satélite de Brasília. (KUBITSCHKE, 2000, p. 220).

De imediato, é visível a consolidação da previsão feita pela comissão Polli Coelho, em 1946, em que cidades-satélites complementaríamos a cidade-capital,

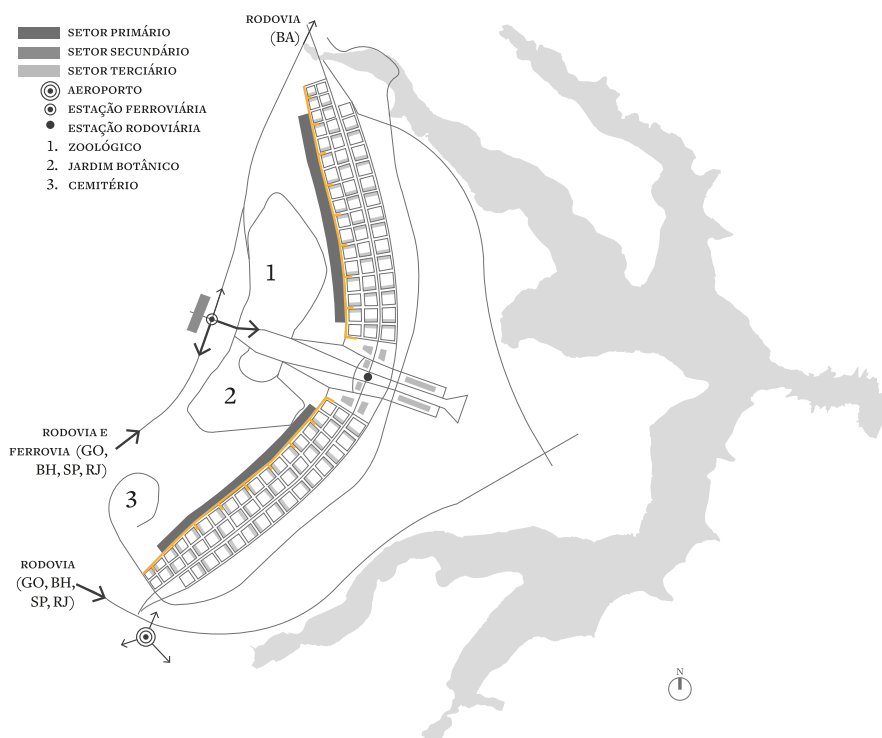


FIGURA 2.8 Diagrama de abastecimento regional de Brasília. Elaboração própria, adaptado de Costa, 1957.

sediando os focos de abastecimento, comércio, etc. Essa lógica de organização se assemelhava à proposta da Carta de Atenas (CORBUSIER, 1993), que apresentou os parâmetros urbanísticos para a cidade moderna. Le Corbusier, redator desse documento, assumia a cidade como feita essencialmente pelos serviços, sendo que as atividades de produção e transformação de insumos para subsistência humana seriam executadas externamente e conectados à cidade graças às tecnologias: infraestrutura rodoviária (CORBUSIER, 1993).

No plano de Lucio Costa (1957), a produção em larga escala de insumos para a cidade, também estava localizada além dos limites projetados, ou seja, caberia às cidades-satélites. A função de conexão regional e abastecimento local da cidade seria desenvolvida ao longo eixo W3, em conjunto com o setor destinado ao armazenamento e à instalação de pequenas indústrias de interesse local, ao lado da ferroviária (COSTA, 1957, p. 10). Costa, assim, orientou os locais de circulação de serviço, produção, distribuição e armazenagem dentro da cidade. Em suas palavras e croquis (FIGURA 2.10):

Ao fundo das quadras estende-se a via de serviço para o tráfego de caminhões, destinando-se ao longo dela a frente oposta às quadras à instalação de garagens, oficinas, depósitos do comércio grosso, etc., e reservando-se uma faixa de terreno, equivalente a uma terceira ordem de quadras, para floricultura, horta e pomar (COSTA 1957, p.12).

A W3 faria a transição entre as escalas regionais e locais, conectando os principais fornecedores externos (FIGURA 2.8) e servindo como importante ponto de apoio ao comércio local das superquadras. Em âmbito local, a W3 sediaria o comércio grossista, oficinas e galpões, mas também produziria em pequena escala, na parcela de lote destinada às hortas e pomares (FIGURA 2.9). Seria uma via de serviços, que definia o limite oeste da mancha urbana e – de certa forma – serviria de contenção para o tecido urbano.

À oeste das hortas e pomares, na área entre a W3 e a rodovia/ferrovia, estavam designados espaços para jardim zoológico, jardim botânico, cemitério e área para arenas, circos etc. Essas funções colaborariam na contenção do tecido urbano no sentido oeste, cuja tendência de expansão seria forte, tendo em vista: 1) a posição do lago artificial, que servia – a princípio – como uma barreira à leste do tecido; e 2) a posição do setor de indústrias e das rodovia e ferrovia, que estabeleceriam a conexão com outras cidades brasileiras.

Contudo, o planejamento contrastou bastante com as funções assumidas

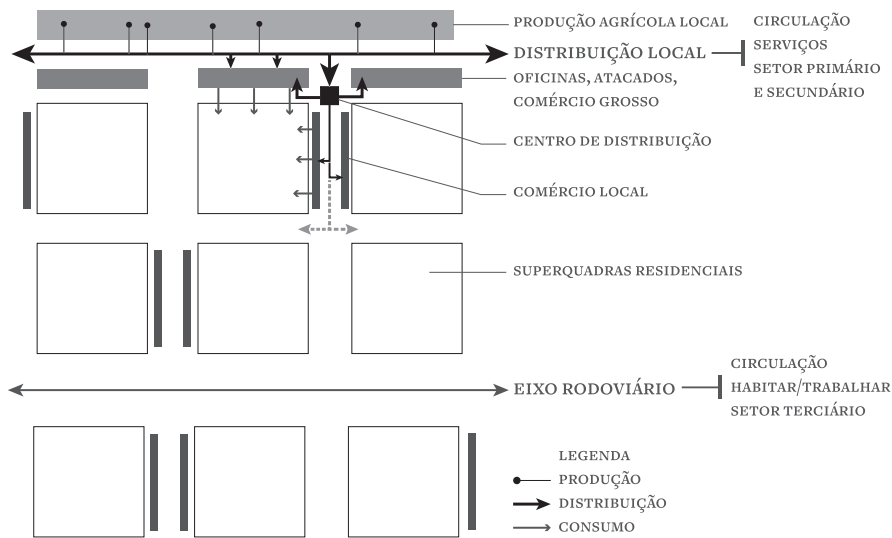


FIGURA 2.9 Diagrama de abastecimento local no projeto de Lucio Costa. *Elaboração própria.*

pelo local durante a construção e consolidação da cidade. O trecho Sul da via W3 foi uma das primeiras construções definitivas do Plano Piloto (LEITÃO, 2003). Abrigou, em caráter de urgência, funções residenciais não previstas no projeto de Lucio Costa, com a inclusão, no local anteriormente previsto para as hortas e pomares, de unidades habitacionais unifamiliares, popularmente conhecidas como Casas Populares<sup>20</sup>, configurando as quadras 700, designadas aos técnicos que estavam em mudança para auxiliar na construção (LEITÃO, 2003).

Os blocos comerciais, que configuram as quadras 500, estavam previstos no projeto

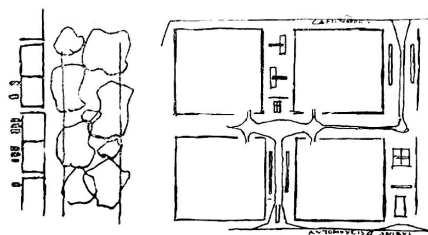


FIGURA 2.10 Croquis originais Lucio Costa. *Fonte: COSTA, 1957, p. 12.*

<sup>20</sup> As habitações unifamiliares foram construídas por diversas companhias, dentre as quais se destacou a Fundação da Casa Popular, cujo nome ficou associado à área construída, independentemente da construtora em si.

de Lucio Costa, contudo a sua ocupação foi realizada com características distintas. Tendo em vista que o comércio grossista, atacado e grandes galpões se estruturaram nas cidades satélites (Cidade Livre e Candangolândia), houve espaço, na W3, para comércio mais local e cotidiano. O fato de ter sido um dos primeiros pontos construídos em caráter definitivo atraiu alguns comerciantes da Cidade Livre e também passou a abrigar escritórios da NOVACAP (Revista Brasília, 1959, nº 40, p. 59), das Agências de Correios e Telégrafos de Brasília (Revista Brasília, nº53-52, p. 43), sucursais de jornais, estabelecimentos bancários (Revista Brasília, nº53-52, p. 43).

A W3 Sul era um local seguro para o empresário ou comerciante investir o seu negócio logo no início da capital, visto que fazia parte do plano definitivo para a cidade, enquanto a Cidade Livre e os demais acampamentos – a princípio – seriam provisórios.

Assim, o comércio da W3 Sul se consolidou com uma dinâmica mais local e cotidiana e, por isso, ganhou expressividade territorial, suprimindo necessidades básicas e rotineiras da população em fase de estabilização, além de servir de sede para serviços essenciais que migravam de forma definitiva para a capital, enquanto o grosso de abastecimento para a construção da cidade se mantinha nos núcleos: Cidade Livre, Taguatinga e Candangolândia. Dessa forma, até meados dos anos 1960, o Plano Piloto como um todo não tinha se firmado como polo econômico **autônomo**, tendo em vista que estava em construção e que contava com o apoio externo importante das cidades satélites citadas.

## B. A organização do território em desenvolvimento: novas paisagens planejadas

A partir da década de 1970 foram registradas várias mudanças estruturais e econômicas na capital.

Se durante a construção da cidade e ao longo da década de 1960, a economia ficou concentrada no setor secundário, construção civil; nos anos 1970, o setor terciário, administração pública, passou a ter expressividade na composição econômica de Brasília. Nessa época, a intensa transferência dos servidores e órgãos do Rio de Janeiro, levou à consolidação do setor público na capital e formou um novo mercado consumidor (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2009, p. 58). Assim, o Plano Piloto, na imagem da W3 Sul (FIGURA 2.11) passou a dominar o território em termos de

oportunidades de emprego, serviços e lazer, que antes, por ocasião da construção, ainda estavam distribuídos pelas Cidades Satélites.

Ainda na década de 1970, o Distrito Federal (DF) registrou o seu maior crescimento populacional, alcançando a Taxa de Crescimento Anual (TCA) de 14,39% (enquanto o Brasil teve 2,91%), o DF saiu de 537.492 habitantes, em 1970, para 1.176.908, em 1980 (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2009). Com a intensa migração populacional, a consolidação do território e a demanda crescente por espaços, em 1978, foi aprovado

o Plano Estrutural de Desenvolvimento Territorial (PEOT), que se configurou como a primeira iniciativa de planejamento da nova capital (SCHVASBERG, 2014). O plano registrou, na forma de macrozoneamento, estudos de cenários de longo prazo para o território; estabeleceu um vetor de expansão e adensamento em áreas próximas à Taguatinga e outro em direção à Região Administrativa do Gama (SCHVASBERG, 2014), conforme indica a FIGURA 2.12.

A contínua necessidade de expansão e desenvolvimento urbano se intensificou ao longo da década de 1980. Em 1985, a Terracap<sup>21</sup> produziu o estudo<sup>22</sup> *Brasília 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto* (COSTA e LIMA, 1985). Comparando a proposta original com a realidade da época, o estudo fez uma série de análises e sugestões para que o espírito do projeto original fosse mantido, que contaram com a aprovação de Lucio Costa.

A análise consistiu na interpretação das consequências para a dinâmica da cidade que significaram essas primeiras alterações no projeto original. Naturalmente, devido às diferenças entre o projeto inicial e a construção, a via W3 foi abordada nesse estudo, estruturado por Maria Elisa Costa e Adeildo Viegas Lima (1985). O



FIGURA 2.11 W3 Sul. Quadras 500 à esquerda e quadras 700 à direita. Em 1961. Fonte: Revista Brasília, nº 53-52, p. 44

caráter de centralidade não programada da W3 Sul foi assumido, juntamente com uma análise sobre o seu esvaziamento. A posição de centro comercial adquirida pela via W3 Sul nas duas primeiras décadas foi considerada um desvio de percurso do planejamento inicial, por não ter assumido as funções previamente estabelecidas por Costa e ter obtido uma importância maior do que a esperada no Plano Piloto, conforme afirmam:

Como a ocupação residencial começou no meio da Asa Sul (casas geminadas e primeiras Superquadras) e prosseguiu por longo tempo descontínua, na primeira fase a W3 foi o “centro” da cidade pequena que Brasília ainda era...

Com o adensamento da ocupação das Superquadras da Asa Sul, os Comércios Locais se desenvolveram, tornando-se verdadeiros comércios de bairro, e de certa forma “drenaram” a W3, que hoje tem características bem mais próximas ao previsto no plano. (...) (COSTA e LIMA, 1985, p. 58)

As características mais próximas ao previsto no plano referiam-se a dois fenômenos que se iniciavam no local: 1) o deslocamento das atividades comerciais e 2) a consolidação da via como essencialmente um eixo de circulação. As atividades comerciais e a agitação típica de centro urbano se deslocaram para pontos que, talvez, assumam essas funções de maneira mais eficiente, como os comércios locais, “os verdadeiros comércios de bairro” citados no estudo (COSTA e LIMA, 1985).

Sobre o paulatino esvaziamento, os autores continuaram:

Além disso [adensamento dos comércios locais], como tem ocorrido atualmente em todas as cidades brasileiras de maior porte, surgiram centros de compras em locais afastados, como o Carrefour e o Park Shopping.

Com o aumento da população e a ocupação, embora parcial, da Asa Norte, a W-3 Sul perdeu, definitivamente, suas características iniciais e a cidade começou a voltar-se para seu centro geográfico. Além disso, a Rodoviária, localizada em pleno coração da cidade, faz convergirem também para lá os moradores das cidades satélites. (COSTA e LIMA, 1985, p. 58)

21 Terracap: Companhia Imobiliária do Distrito Federal, é uma empresa estatal que nasceu do desmembramento do Departamento Imobiliário da Novacap (1972) e passou, então, a administrar os imóveis e terrenos do Governo.

22 Este estudo foi realizado em 1985, por meio do Convênio SVO/DAU-Terracap/Ditec, tendo como supervisores o engenheiro Luiz Alberto Cordeiro, diretor-técnico da Terracap, e a arquiteta Tânia Batella de Siqueira, diretora do DAU/SVO. Os autores são Maria Elisa Costa e Adeildo Viegas de Lima. Lucio Costa concordou com as propostas e recomendações feitas, assinou embaixo de todas as análises.



Nessa citação, algumas informações importantes devem ser reforçadas. Primeira, a atribuição parcial do esvaziamento da avenida aos shoppings e grandes centros comerciais que começavam a se estabelecer na capital federal (expostos na FIGURA 2.13). Segunda, a afirmação de que este fenômeno acontecia em todas as cidades brasileiras de maior porte e não era exclusivo de Brasília, ou seja, em todo o país o comércio de rua encontrava seu maior concorrente: os grandes equipamentos comerciais. Terceira, a ocupação da Asa Norte teria possibilitado a mudança de foco da cidade para o seu centro geométrico: a Rodoviária, que também era especialmente acessível à população das cidades satélites. A última colocação, contudo, merece uma reflexão maior.

A ocupação da Asa Norte, de fato pode ter equilibrado com relação à Asa Sul, porém algo que não foi mencionado e que teve um peso enorme para a alteração da dinâmica da cidade e da avenida foi a consolidação dos setores centrais de serviços. A rede de serviços que havia se estabelecido na W3 Sul, a sede de escritórios do governo, de bancos e de jornais, encontrou nos Setores Comerciais, Bancário, de Autarquias, de Rádio e TV, suas sedes definitivas. Ou seja, a cidade pôde se voltar ao seu centro geométrico (projetado), e para a própria Rodoviária, pois os setores centrais estavam mais desenvolvidos.

Somou-se a isto, o fato de a W3 ter deixado de ser uma via de serviço, para se tornar uma via de conexão transversal às novas quadras (no caso da W3, à oeste), que não haviam sido previstas anteriormente. Afinal, ao Plano Piloto original foram adicionadas quatro faixas de quadra, em cada asa: à oeste, as 700 (habitações geminadas unifamiliares); à leste, as 400 (superquadras econômicas), e em ambos, as 900 e as 600, correspondentes aos setores de grandes áreas oeste e leste, respectivamente (FIGURA 2.14).

Em termos viários, os autores afirmaram que os acréscimos de quadras não foram acompanhados das modificações necessárias:

Com as casas geminadas e as grandes áreas, a L-2 e a W-3 perderam, necessariamente, a característica inicial de vias de serviço, de vez que passaram a ser o acesso mais direto aos novos setores (...). Assim também o traçado viário proposto para atender às Grandes Áreas oeste desconheceu a evidência de que a concentração ali de escolas e igrejas implicaria em tráfego ponderável nas horas de pique e na necessidade futura de transporte coletivo e de áreas generosas para estacionamento. (COSTA e LIMA, 1985, p. 31-2)



FIGURA 2.12 Mancha urbana em 1975. Macrozoneamento do PEOT, e vetores de crescimento urbano. Fonte: Adaptado de SCHVASBERG, 2014.

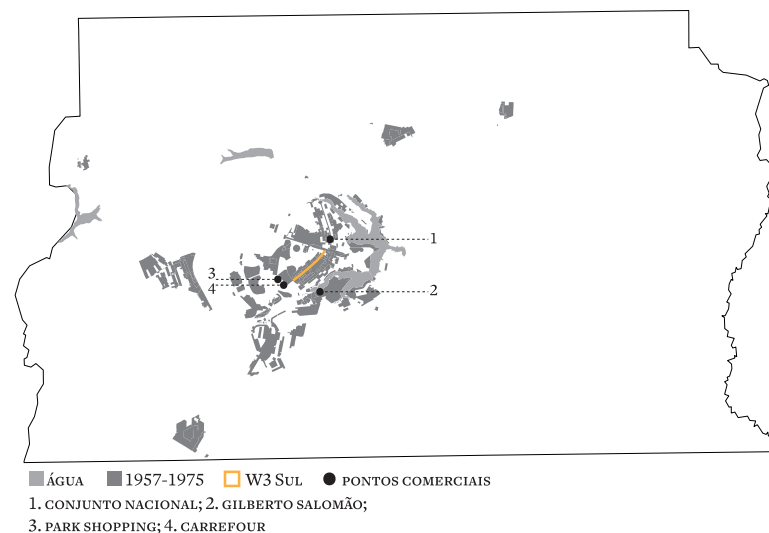


FIGURA 2.13 Mancha urbana em 1975. Elaboração própria.

Além da posição centralizada, conectora, e da concentração de atividades, a W3 juntamente com os Eixos W e L eram mais utilizados do que o Eixo Rodoviário, por serem mais acessíveis. Esta situação começou a ser alterada na década de 1970, com a duplicação dos viadutos que configuram as “tesourinhas” de acesso às superquadras.

É evidente que na primeira fase da implantação da cidade a pista central [do Eixo Rodoviário] era supérflua; a falta de ligações intermediárias e o fato do grosso das atividades concentrar-se na W-3 Sul levaram ao hábito de só se fazer uso das pistas laterais (em princípio destinadas aos ônibus e ao tráfego local), independente da extensão do percurso. (...)

Nos anos 70, foram duplicadas as “tesourinhas” - intervenção acertada, embora feita à revelia de Lucio Costa - e nessa ocasião criaram-se ligações mais frequentes da pista central com as locais. (COSTA e LIMA, 1985, p. 100)

Essa característica justificou, de certa forma, a recomendação quanto ao sistema viário para o Centro Urbano como um todo: “Aliviar o tráfego da W-3 criando condições necessárias para atrai-lo o mais possível para a pista central do Eixo Rodoviário” (COSTA e LIMA, 1985, p. 62). A recomendação se repetiu na análise do Setor de Habitações Individuais Geminadas Sul (SHIGS - quadras 700), quanto à circulação de veículos: “Desestimular o tráfego não local pela W-3, criando condições que estimulem a utilização da pista central do Eixo Rodoviário para percursos maiores” (COSTA e LIMA, 1985, p. 120). Assim, até a publicação deste documento, as transformações ocorridas na W3 Sul, e no próprio Plano Piloto, estavam associadas ao processo de consolidação da cidade.

A partir dessas análises e recomendações, o planejamento do território passou a apresentar uma preocupação maior com os valores e conceitos do projeto que deveriam ser preservados e, ainda em 1985, o governo solicitou a Lucio Costa um novo estudo urbano. Publicado em 1987, o estudo *Brasília Revisitada 1985/1987*:

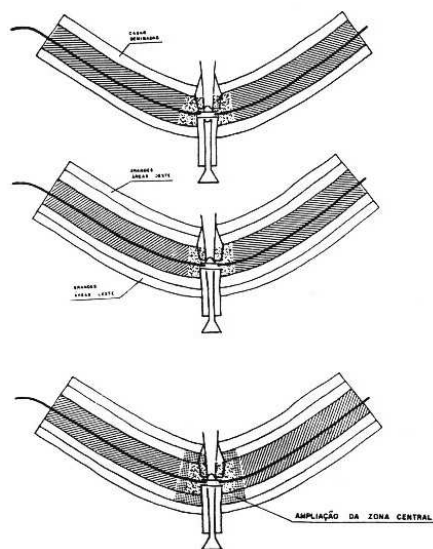


FIGURA 2.14 Esquema dos acréscimos ao Plano Piloto original: Superior. quadras 700 (habitações geminadas) e 400 (superquadras econômicas); Meio. quadras 600 e 900 (setor de grandes áreas - lotes destinados ao uso institucional); Inferior. expansão do centro urbano. Fonte: COSTA e LIMA, 1985

*Complementação, preservação, adensamento e expansão urbana* direcionava a ocupação de outras áreas e tipologias residenciais para suprir a demanda populacional crescente (COSTA, 1987). Lucio Costa propôs quatro novas áreas para a expansão residencial. Dessas, a primeira a ser implantada foi o Setor Sudoeste, em 1989. Novamente, houve um alargamento no sentido transversal do Plano Piloto, o que reforçou o fluxo no sentido Leste-Oeste na Asa Sul, e intensificou a necessidade de atravessamento da W3 (FIGURA 2.15), apesar das recomendações anteriores.

A preocupação com o projeto original e a relação com o espaço construído era particularmente necessária por causa da movimentação em torno do reconhecimento de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade, título concedido em 1987 pela Organização das Nações Unidas (ONU)<sup>23</sup>. A partir desse reconhecimento, iniciaram-se esforços para estudo da cidade, de forma a permitir o seu crescimento sem ferir os conceitos e características que a concederam o título de patrimônio. E assim, foi reativado o Grupo de Trabalho de Brasília<sup>24</sup> (GT-Brasília), que delimitou um limite de preservação da cidade. O perímetro delineado contemplava as áreas Asas Sul e Norte e o Eixo Monumental, emoldurados por uma zona de amortecimento. (FIGURA 2.16). Importante frisar que o eixo W3, mesmo com todas as alterações já sofridas, de expansão para oeste e alteração de uso do solo, em relação ao projeto de Lucio Costa, foi incluído dentro do perímetro de tombamento e preservação.

Em 1990, foi homologado o Plano de Ocupação e Uso do Solo (POUSO). Elaborado em 1986, este plano integrou as sugestões de Brasília Revisitada com estratégias de sustentabilidade e economia, traçando um macrozoneamento que definiu áreas rurais e urbanas. Novamente, o objetivo era descentralizar os serviços e reforçar a independência das Cidades Satélites.

O Distrito Federal é dividido em 8 (oito) Regiões Administrativas de forma a dar mais eficácia e ação governamental, através da descentralização de seus serviços. (...) as Cidades Satélites apresentaram rápido crescimento consolidando-se como núcleos urbanos, com relativa independência de serviços. (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 1990, p. 3-4)

23 Brasília se tornou patrimônio internacional (1987 - UNESCO) antes de ser tombada na esfera nacional (1990 - IPHAN).

24 O Grupo de Trabalho de Brasília foi criado na ocasião de construção da cidade e transferência dos funcionários para a capital e teve seus trabalhos encerrados. Foi reativado para discussão patrimonial da cidade.

Ainda na década de 1990, a população do Distrito Federal atingiu a marca de 2 milhões de habitantes, e o Governo do Distrito Federal não podia contar com a dependência exclusiva do setor público para gerar empregos e renda (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2009, p. 59). A implantação do Plano Real, em 1993, promoveu um período de estabilização econômica e, em Brasília, o governo apostou em novos programas<sup>25</sup> de desenvolvimento locais, investimento que foi possibilitado pela então recente autonomia política, conquistada em 1991 (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2009, p. 59). Aliado a isso, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT), de 1992, reforçou o modelo polinucleado e a bipolaridade entre o Plano Piloto e Taguatinga, consideradas centralidades complementares (SCHVASBERG, 2014).

Concomitantemente ao reforço de novas centralidades, os planos de desenvolvimento territorial tentavam equacionar o problema do transporte no Distrito Federal para dar conta da demanda. Os estudos para a inclusão de metrô no programa de mobilidade do DF se iniciaram na década de 1990 e o modal começou a ser efetivamente construído em 1992, utilizando o Eixo Rodoviário como base para o seu eixo de desenvolvimento (COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL, 2015).

Em 1997, o PDOT desenvolvido confirmou o eixo Sudoeste como vetor de expansão e ocupação primária, consolidando uma situação que já ocorria no território, visível na mancha urbana da FIGURA 2.17 (SCHVASBERG, 2014). O setor terciário continuou dominando a economia brasiliense, chegando a corresponder à 40,48% do PIB local em 1999 (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2009, p. 60), embora o setor primário ocupasse a maior parte do território (FIGURA 2.17).

Em meio à expansão do território aliada à necessidade de diversificação econômica, a paisagem da W3 Sul foi se transformando. Sob a justificativa de que a avenida W3 estava “sem vida”, que os espaços estavam deteriorados e que poucas pessoas usavam a estrutura comercial, o Governo do Distrito Federal (GDF) lançou, em parceria com o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), o Concurso de Ideias e Estudos Preliminares de Arquitetura e Urbanismo para a Revitalização<sup>26</sup> das Vias W3 Norte E Sul, em 2002 (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2002). Vale lembrar que

25 O Programa de Desenvolvimento Industrial do Distrito Federal (PROIN), lançado em 1988 foi transformado no Programa de Desenvolvimento Econômico (PRODECON) em 1992. E em 1996, o Programa de Desenvolvimento Econômico e Social (PADES), que significaram uma mudança de agenda para o GDF.

26 O termo revitalização foi mantido ao longo do trabalho com o objetivo de manter o nome oficial dado ao Concurso de 2002, pois essa é a forma como o Termo de Referência do Concurso caracterizou o tipo de intervenção necessário na avenida e como se fixou na memória, nas falas e nas notícias desde então.

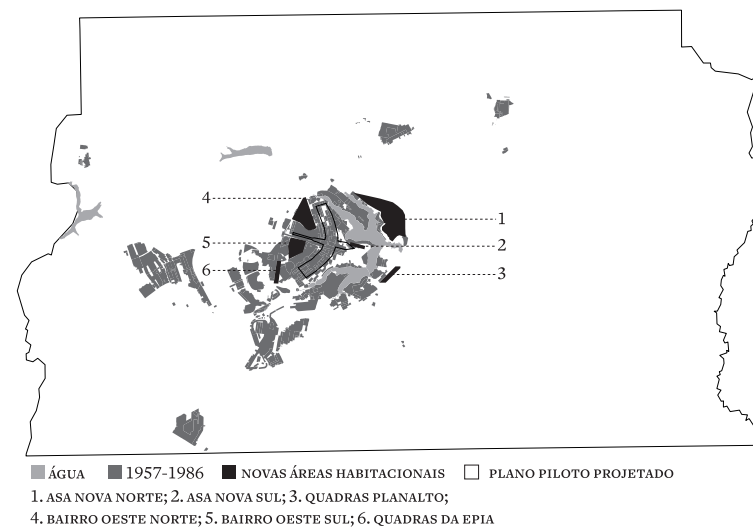


FIGURA 2.15 Mapa Brasília Revisitada

Fonte: Adaptado de Costa, 1987.

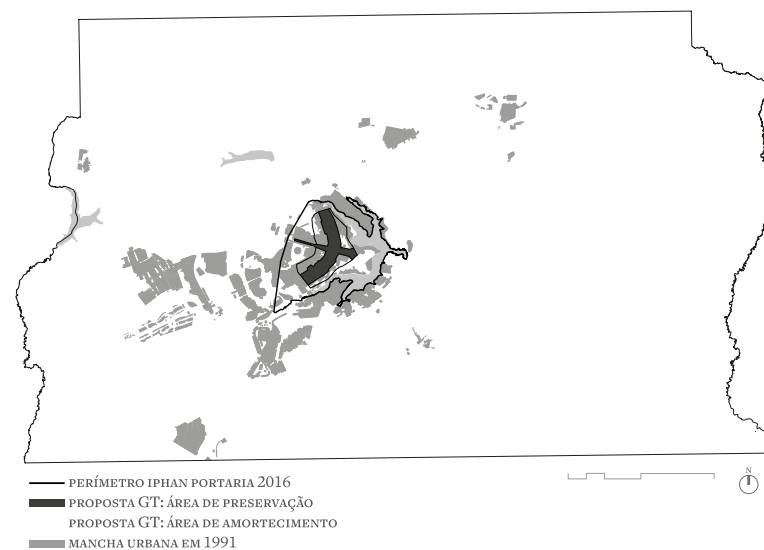


FIGURA 2.16 Mancha urbana, indicações de perímetro de tombamento estabelecido pelo Grupo de Trabalho (GT) e pela portaria 166/2016 do IPHAN. Elaboração própria.

a solicitação era antiga, desde 1982, quando a Associação dos Comerciantes da W3 encomendou um projeto de revitalização para a área objetivando transformá-la em um shopping horizontal (BRANDÃO, 2008).

O projeto deveria definir “estratégias de melhoria das condições de circulação e de atração para as atividades de comércio, serviços e cultura” (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2002). Ao todo, 22 projetos foram apresentados e 5, premiados. Contudo, nenhum deles foi desenvolvido na prática. O júri afirmou que nenhuma das propostas era viável para ser aplicada na íntegra, conforme consta na ata:

Ao constatar que nenhuma das propostas apresentadas tem condições de ser aplicada na íntegra, embora todas contenham sugestões aproveitáveis, ficou claro para a Comissão Julgadora que, na verdade, esta etapa caracterizou-se como o início de um processo para o desenvolvimento do trabalho. (PORTAL VITRUVIUS, 2002, p. s.i. - grifo original)

Estava dada a largada. Devido à constante insatisfação da população, era preciso repensar as condições físicas e arquitetônicas do local, além das condições de transporte da avenida de maneira integrada com o contexto metropolitano. A partir do concurso de 2002, o governo produziu programas, projetos e documentos técnicos visando à readequação da paisagem da avenida, mas que também não foram colocados em prática. Foram eles:

1. Programa de Transporte Urbano/Programa Brasília Integrada, previsto em 2004/2005, que criava um corredor exclusivo para transporte coletivo na avenida;
2. Programa Brasília Integrada, aprovado em 2007, com a proposta do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) para o transporte público da W3;
3. Projeto Básico de Desenvolvimento Urbano do Distrito Federal, encomendado ao urbanista Jaime Lerner, 2008, expunha uma proposta de macrozoneamento urbano associado a projetos estratégicos, dentre os quais incluía-se a Revitalização da W3;
4. Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT), 2009, estabeleceu a Estratégia de Revitalização de Conjuntos Urbanos e indica a avenida W3 como área prioritária de intervenção;
5. Programa de Revitalização da Avenida W3, 2010, documento técnico derivado do PDOT (2009) produzido pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), baseado nas ideias apresentadas no concurso de 2002.

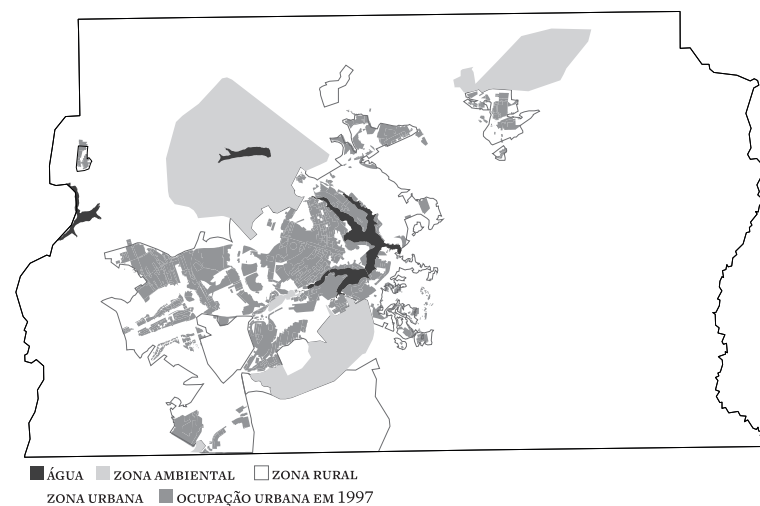


FIGURA 2.17 Mancha urbana em 1997 sobreposta com o macrozoneamento do PDOT. *Elaboração própria.*



FIGURA 2.18 – Mancha urbana em 2009, sobreposta aos polos multifuncionais determinados pelo PDOT 2009. *Elaboração própria, adaptado de GDF, 2009.*



O PDOT de 2009, além de formalizar a revitalização da W3 em estratégia de planejamento urbano, também definiu o investimento na independência econômica de outras Regiões Administrativas, já que, até então, apenas o Plano Piloto e Taguatinga apresentavam autonomia financeira (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2009). Assim, o PDOT objetivava diversificar a distribuição econômica do território, incentivando a implantação de polos multifuncionais, ilustrados na FIGURA 2.18 (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2009).

O planejamento territorial e viário a partir de 2010 preparava o país para receber um grande evento: a Copa do Mundo FIFA de 2014. Como parte do conjunto de obras necessárias para ordenar a cidade de forma a receber o contingente extraordinário (e temporário) de pessoas para o evento, a proposta de implementação do VLT começou a ser desenvolvida (FIGURA 2.19). O modal se situaria no canteiro central da avenida W3 e conectaria o aeroporto, passando por uma estação intermediária de baldeação com as Regiões Administrativas, à zona central da cidade.

O projeto prometia eficiência em termos de mobilidade, porém havia uma série de descompassos de projeto (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2010a; OLIVEIRA, 2016). Por exemplo, a construção desse modal tem exigências físicas que impediriam a manutenção das três faixas de rolamento das pistas ou implicariam no completo remodelamento do canteiro central (METRÔ LEVE PODE, 2009). Além disso, a implantação do trilho nesse local significaria a eliminação dos estacionamentos, que já eram ditos insuficientes (BRANDÃO, 2008), e das árvores, que sombreiam o passeio das lojas e dão ares de bulevar à avenida. Fora os inconvenientes físicos, haviam suspeitas de fraudes licitatórias, que interromperam as obras diversas vezes (SANT'ANNA, 2014). Assim, o projeto do VLT foi paralisado várias vezes, em fase de planejamento e obras.

Apesar das inúmeras promessas em retomar o projeto, em agosto de 2012, o GDF assinou junto ao Ministério das Cidades um convênio que implicava a desistência do VLT e definiu a interligação do Aeroporto Internacional de Brasília ao início da Asa Sul por um corredor de ônibus (SANT'ANNA, 2014). Diante da impossibilidade de tê-lo concluído a tempo da Copa, foi incluído no PAC da Mobilidade. Em março de 2013, o GDF publicou o edital de qualificação das empresas interessadas em assumir a construção do VLT com previsão para 2018 (SERAPHIM, 2018). No entanto, o modal ainda não foi implementado e não foram encontrados documentos posteriores que tratassem dessa intervenção na avenida, além das promessas feitas nas eleições de 2018.

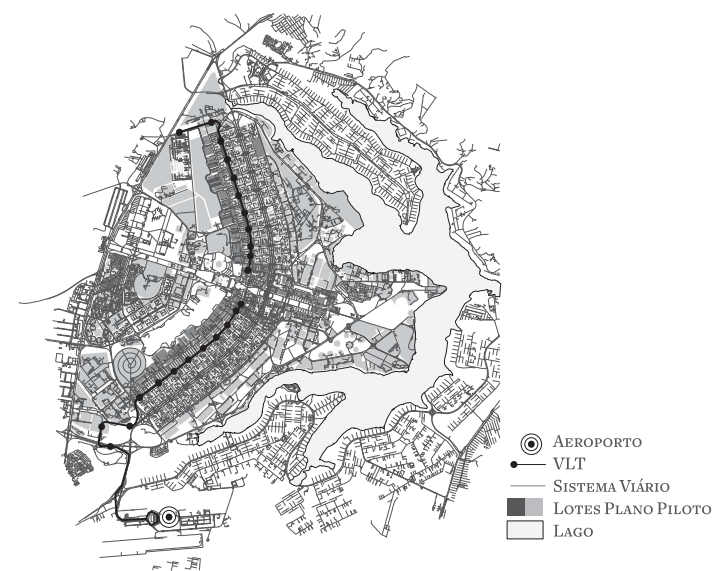


FIGURA 2.19 Mapa Plano Piloto com previsão do VLT conectando o aeroporto com a W3 em toda a sua extensão. *Elaboração própria.*

A reconstrução histórica do planejamento de Brasília possibilitou perceber como a necessidade de diversificação econômica do interior do país esteve atrelada à sua concepção. A capital em construção ofereceu novas oportunidades para a região e movimentou a economia nacional. No entanto, com a consolidação da cidade, houve também o predomínio de atividades relacionadas à administração pública, sobrecarregando o governo enquanto provedor de empregos e alicerce econômico. Desde então, no planejamento da cidade são feitos esforços para diversificar a economia local e possibilitar novas fontes de renda e empregos para a região. Esse planejamento atua em escalas metropolitanas, mas influencia diretamente a paisagem local.

Sendo assim, em termos econômicos, o planejamento de novas centralidades e a própria consolidação do Plano Piloto (dos setores centrais e dos comércios locais) possibilitaram que muitos comerciantes e empresas migrassem para espaços mais adequados às suas dinâmicas. Os dois fenômenos foram planejados. Os setores centrais já eram previstos no projeto de Lucio Costa e são a materialização

da escala gregária<sup>27</sup>, que concentra a agitação e dinâmica do centro de uma cidade tradicional. Ao mesmo tempo, o desenvolvimento de novos centros com características fortemente comerciais e industriais, especialmente fora do Plano Piloto, fazia parte do necessário planejamento de diversificação da economia, que estava, até então, concentrada na administração pública.

Ficou clara a estratégia de fortalecimento dos núcleos fora do Plano Piloto ao longo do desenvolvimento urbano. O modelo polinucleado e o investimento nessas centralidades foram estratégias importantes no sentido de prover às outras regiões administrativas condições de acesso à infraestrutura, trabalho, lazer, serviços. Dessa forma, em termos de planejamento estratégico há que se pensar: o que significaria planejar a W3 como um polo de comércio e serviços com a mesma força e abrangência que possuía nos princípios de Brasília? Fortalecer a W3, a porção Sul especialmente, em termos metropolitanos não seria um passo contrário às estratégias que vem sendo implementadas, desde 1978, de diversificação econômica do território e fortalecimento de outros centros?

A quantidade de projetos urbanos desenvolvidos para a W3 mostra o engajamento político e social que existe em prol da avenida. Vale investigar, portanto, as análises em âmbito local da paisagem da avenida segundo os especialistas.

## 2.3. PAISAGENS ATRAVESSADAS: DO METROPOLITANO AO LOCAL

Uma vez exploradas as transformações em termos metropolitanos, a análise segue para o âmbito da paisagem local.

A via W3 é um importante corredor de transporte público no Plano Piloto (SERAPHIM, 2018), conectando-o às Regiões Administrativas, especialmente aquelas localizadas no trecho Sul-Sudoeste. Dessa forma, o planejamento metropolitano, em termos de transporte, bem como a consolidação das Regiões Administrativas e os estudos para a própria área do Plano Piloto influenciaram na vivência e no cotidiano da avenida, atuando, assim, na sua paisagem também em âmbito local.

No trecho Sul da avenida, as quadras 500 e 700, que compõem a caixa viária, e as quadras 900, que se encontram na área de influência da W3<sup>28</sup>, passaram por diversas mudanças de parâmetros legais e urbanísticos que definiram a sua morfologia atual (a compilação dessas transformações encontra-se resumida no Apêndice A). Descrivê-los, contudo, não é suficiente para dar conta da complexidade dessa paisagem.

A W3 e suas imediações (quadras 500, 700 e 900) são lugares em que é possível identificar a sobreposição de camadas históricas, mesmo em uma cidade relativamente jovem como Brasília. A diferenciação entre as fachadas dos prédios, altura, número de pavimentos, alinhamento da marquise e a configuração da tipologia podem dar indícios da sua temporalidade. A heterogeneidade de fachada originada pelas transformações morfológicas e legais não foi bem avaliada no relatório

---

27 A Portaria 314/92 é o documento oficial que define critérios para a preservação do Plano Piloto baseados no plano original do Arquiteto Lucio Costa, vencedor do concurso nacional para a capital do Brasil. A concepção urbana estruturou-se com a consolidação das quatro escalas conjugadas: 1) a escala monumental, concebida para conferir a marca de efetiva capital do país, que se observa desde a Praça dos Três Poderes até a Praça do Buriti; 2) a escala residencial, que por meio da tipologia diferenciada de seus edifícios residenciais, define uma nova maneira de morar. Configura-se ao longo do Eixo Rodoviário; 3) a escala gregária, que define o centro da cidade no cruzamento dos dois eixos Monumental e Rodoviário, onde se concentram atividades de trabalho e diversão; 4) A escala bucólica, que confere a Brasília o caráter de cidade-parque pela predominância dos espaços livres em relação aos espaços construídos. Comparece nas áreas verdes livres contíguas às áreas edificadas.

---

28 As quadras 300 e 100 também estão na área de influência da W3 e também tiveram alterações morfológicas incorporadas ao longo do tempo. Contudo, as transformações nas tipologias dos prédios das superquadras foram mais visíveis nos setores consolidados posteriormente, como Asa Norte, Sudoeste e – recentemente – Noroeste. Na Asa Sul, a maioria das quadras 300 e 100 já estavam completas na década de 1980, como apontou o estudo de Vera Brandão (2013). Para mais informações sobre as transformações morfológicas das superquadras consultar o trabalho de Sylvania Fischer (2009).

realizado pelo *International Council of Monuments and Sites*<sup>29</sup> (ICOMOS) na ocasião de monitoramento da área tombada pela UNESCO.

Essa via [W3] forma o limite entre as Superquadras e as áreas reservadas para casas geminadas. Um dos lados é ocupado com estruturas comerciais no térreo e habitações nos andares superiores. O outro lado, que corresponde às casas geminadas foi totalmente alterado, tanto na escala (novos formatos foram adicionados) como na aparência, visto que ambas foram transformadas. Atividades comerciais foram também introduzidas em algumas casas. Como resultado, a paisagem da via W3 e das áreas residenciais **não parece pertencer a uma cidade rigorosamente planejada, mas antes a um tipo de área residencial onde a paisagem urbana é o resultado de intervenções individuais.**

O estado dos edifícios comerciais é heterogêneo e varia de aceitável a relativo mau estado de conservação. Existe um projeto do GDF para revitalizar a via W3 e melhorar a qualidade de sua paisagem. Em caso algum, as alterações às casas geminadas podem ser consideradas irreversíveis. (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2010a, p. 67-8 - grifo meu).

A transformação da paisagem, devida às alterações individuais nas tipologias, e o resultado estético do conjunto já haviam sido criticados por Oscar Niemeyer, em 1999, depois de sua visita à Brasília, citação que – inclusive – integrou o rol de justificativas do Termo de Referência do Concurso para Revitalização da avenida:

Lembro-me, com tristeza, de minha passagem pela W3. Um amontoado de prédios pessimamente construídos, uns contra os outros, num desacerto inqualificável. Não compreendo como aqueles projetos foram aceitos, nem como a construção foi permitida. São seis quilômetros. Uma favela inconcebível... (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2002)

<sup>29</sup> Conselho Internacional de Monumentos e Sítios - é uma associação civil não-governamental, ligada à ONU, através da Unesco. Devido ao tombamento de Brasília em escala internacional, pela UNESCO, existe um monitoramento da área tombada por essa instituição.



FIGURA 2.20 Casas das quadras 700, em 1959, executadas pela Caixa Econômica Federal. Fonte: ArPDF.



FIGURA 2.21 Blocos comerciais das quadras 500, em 1959, executados pela Novacap. Fonte: ArPDF.



FIGURA 2.22 Casas das 700, em 2018. Autoria própria. Acervo pessoal.



FIGURA 2.23 Blocos comerciais das quadras 500 em 2018. Autoria própria. Acervo pessoal.

A heterogeneidade das edificações torna a paisagem atual ainda mais contrastante com a do passado. A maioria das primeiras construções, tanto residenciais, quanto comerciais, foram produzidas em conjunto e em série pela Novacap ou instituições ligadas ao Governo (a Caixa Econômica Federal, a Fundação Casa Popular, o Banco Nacional de Habitação) e assim o conjunto arquitetônico possuía a mesma linguagem, como mostram as fotos históricas (FIGURA 2.20 e FIGURA 2.21). E, aos poucos, tanto por necessidade quanto por liberdades legais (ou estripulias daqueles que agiram mesmo sem o amparo da lei) os proprietários foram imprimindo a sua identidade nos imóveis (FIGURA 2.22 e FIGURA 2.23).

A complexidade do local reside nas múltiplas funções adquiridas pelo espaço ao longo do tempo. A avenida W3 Sul se compõe como um híbrido de circulação, comércio e residência, com âmbitos locais e regionais, e também funciona como transição para as superquadras. As alterações na legislação urbanística das quadras



que a integram, o contraste com as recomendações para o tombamento da cidade e os projetos de intervenção urbana que já foram desenvolvidos vem sendo trabalhados há algum tempo, especialmente após o desenvolvimento e premiação do Concurso, em 2002.

A maior parte da literatura na área de arquitetura e urbanismo se debruçou sobre as transformações locais, morfológicas e funcionais, as características físicas que foram alteradas e que possivelmente fizeram a avenida deixar de ser atrativa ao comércio. Ao final das análises, os autores propunham soluções, especialmente de desenho urbano, que seriam capazes de reverter a situação. Tendo em vista que essa literatura é bastante desenvolvida, recorre-se aos estudos produzidos após o Concurso de 2002 para entender **quais atributos físicos da paisagem foram apontados como problemas morfológicos da avenida e quais seriam as recomendações dos especialistas?**

---

## A. Passagens e permanências: entre via e avenida

O Concurso de Ideias para Revitalização da avenida, desenvolvido em 2002, não foi a primeira iniciativa de intervenção na avenida (BRANDÃO, 2008). Foi a partir dele, porém, que a discussão se reestabeleceu com força no cenário da arquitetura e urbanismo. A produção que se desenvolveu a partir de então dispunha das premissas apresentadas no Termo de Referência do concurso para embasamento e justificativa; dos projetos premiados, como estudos de casos a serem analisados; e ainda do posicionamento do júri para prosseguir a discussão sobre a intervenção na avenida. Além disso, como nenhuma das propostas apresentadas foi implementada, havia a necessidade de aprofundar a discussão para viabilizar uma intervenção, ainda em planejamento por parte do governo.

O Termo de Referência do concurso citava a necessidade de se revitalizar a avenida tendo em vista o papel da W3 na memória coletiva da cidade, “tomando como referencial os anos em que foi a principal avenida e local preferido de encontros, consumo e convivência” (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2002, p. 3). Soma-se a isto, as constantes manifestações de insatisfação por parte da população residente e usuária, tendo em vista que as áreas a serem revitalizadas “já tiveram uma participação mais efetiva na vida da cidade, e apresentavam espaços e atividades que propiciavam melhor qualidade de vida aos seus frequentadores do que oferecem

atualmente” (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2002, p. 4).

Por fim, o documento afirmava o estado da avenida como decadente e esvaziado, devido ao alto índice de imóveis fechados<sup>30</sup>. Os motivos de evasão do comércio mais apontados entre os comerciantes eram: comércio ruim e falência iminente (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2010b, p. 33). Tratava-se de uma situação de complexidade, em que se destacava a falta de acessibilidade. Como a via priorizou a circulação de veículos em detrimento da permanência, as propostas de revitalização teriam que encontrar o equilíbrio entre a circulação e os usos desejáveis, traduzidos em um perfil de via que evitaria a situação ambígua em que se encontrava, entre via e rua (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2002, p. 35).

Logo após o concurso, em 2003, a publicação *W-3, Brasília: A Luta do Dragão do Consumo Contra a Santa Sociabilidade* (2003), fez uma análise da forma, evidenciando as diferenças entre os trechos Sul e Norte do eixo W3. Os autores viram, na história da W3 Sul, a síntese de dois problemas morfológicos urbanos. O primeiro tratava, segundo os autores, do equívoco do zoneamento moderno de definir uso em quarteirões e não nos canais espaciais, uma afirmação que critica o uso residencial nas 700 como não apropriado ao perfil que a via W3 passou a assumir em termos de circulação (SILVA, HOLANDA, *et al.*, 2003). O segundo problema versava sobre o esvaziamento do espaço público aberto em benefício da utilização de espaços intramuros, como shoppings, com a ressalva de que a situação estava presente no mundo inteiro, e que a convivência entre os dois não era impossível (SILVA, HOLANDA, *et al.*, 2003).

Ressalta-se que, apesar de o Termo de Referência para o concurso ter apontado as problemáticas relacionadas à inserção das quadras 900 no tecido urbano: de ampliação transversal do tecido e alteração da hierarquia viária pretendida para a avenida; o estudo não incluiu em sua análise morfológica as referidas quadras, se atendo às quadras 500 e 700, Norte e Sul (SILVA, HOLANDA, *et al.*, 2003).

As propostas presentes e a análise do espaço desse estudo (SILVA, HOLANDA, *et al.*, 2003), foram retomadas, em *Passado, Presente e Futuro de Uma Avenida Moderna: W-3, Brasília* (GARCIA, SILVA, *et al.*, 2011)<sup>31</sup>. Os autores expandiram a discussão e apresentaram uma proposta de desenho urbano para as áreas envolvidas (W3 Sul e Norte).

---

<sup>30</sup> Em 1997, foi elaborada uma pesquisa pela Federação das Indústrias do Distrito Federal (FIBRA), junto aos comerciantes e usuários da W3 Sul. Na época a pesquisa apontou uma ociosidade preocupante na área comercial das quadras 500. Os dados da pesquisa foram atualizados no ano 2000 para servir de apoio ao Concurso de ideias para revitalização da W3.

<sup>31</sup> A primeira edição dessa publicação data de 2003, sendo reeditada em 2011.



Vale lembrar que o conteúdo publicado pelos autores, nessa ocasião, consistia em uma adaptação do projeto proposto por eles para o Concurso de 2002, premiado em terceiro lugar.

Os autores também trouxeram o contraste entre passado e presente, descrevendo a “época de ouro” em comparação com a decadência da avenida (GARCIA, SILVA, *et al.*, 2011). Dentre as razões para a existência deste contraste estão: 1) a demora para construção do centro da cidade; 2) o desenvolvimento de novas maneiras de comprar; 3) o uso do solo da avenida; 4) infraestrutura de pedestres precária; 5) configuração espacial da avenida: existência de espaços cegos entre os blocos e descontinuidade do espaço construído; e 6) ausência de condições bioclimáticas adequadas (GARCIA, SILVA, *et al.*, 2011, p. 57).

As soluções apresentadas se desdobravam na criação de pontos focais e praças que incentivavam a permanência de pessoas ao longo da avenida; a adequação de uso e gabarito nas quadras 700 (permitindo apenas serviços, mas não comércios), de forma a consolidar uma situação que já existe; a eliminação dos retornos na W3, mantendo apenas os cruzamentos; a previsão de tratamento arquitetônico dos becos entre os blocos comerciais; a inclusão e manutenção de mobiliário urbano e calçamento ao longo de sua extensão (GARCIA, SILVA, *et al.*, 2011). Se por um lado o estudo promoveu avanços em termos de análise morfológica, diagnóstico e propostas para a avenida W3 Sul, por outro, novamente eles se restringiram às quadras 700 e 500, enquanto as quadras 900 (SGAS) permaneceram inexploradas. Estas quadras foram citadas brevemente para determinar a abrangência em que as conexões transversais veiculares e ciclísticas que deveriam se estabelecer.

O trabalho de Vera Brandão, em 2008, *W3 Sul, ontem, hoje e amanhã – os dilemas de uma avenida modernista*, também analisou a história morfológica da avenida, incluindo a influência das quadras 900 em sua dinâmica. A autora complementou sua pesquisa com a análise dos projetos premiados na ocasião do Concurso de 2002 e os projetos desenvolvidos pelo governo a partir daqueles. Dentre os motivos elencados pela autora para a decadência da avenida estavam a consolidação dos comércios locais, a construção dos shoppings e a existência de comércio em apenas um lado da avenida (BRANDÃO, 2008).

As sugestões partiram do princípio que a convivência do comércio de rua com os shoppings não era impossível e que uma forma de deixar a avenida mais competitiva para o contexto seria a flexibilização de uso nas quadras 700 (BRANDÃO, 2008). Ao mesmo tempo, a autora criticou a implantação do VLT (à época ainda em vigor) como medida de revitalização, pois a avenida era eficiente em termos de mobilidade de transporte público, contando com a circulação de mais de 800 ônibus e de 60 mil

carros por dia (BRANDÃO, 2008, p. 10). Apesar de Brandão ter reconhecido a importância do Setor de Grandes Áreas (SGAS) para a dinâmica da W3 Sul, as propostas apontadas não incluíam nenhuma intervenção neste setor.

Ainda dentro das propostas para o Concurso, a recente dissertação de Artur Rocci (2017), *Reintegração da avenida W3 Sul à dinâmica urbana de Brasília: adequabilidade das intervenções e dos instrumentos de gestão urbana*, contribuiu ao sair do âmbito morfológico. O autor demonstrou a necessidade de adequação das estratégias de revitalização da avenida aos instrumentos de gestão urbana, sob a ótica do urbanismo sustentável. Avaliou os instrumentos de planejamento urbano presentes nos projetos apresentados e desenvolvidos posteriormente ao Concurso e concluiu que a intervenção na W3 não deve ser meramente estética ou de resgate ao passado, mas sim, procurar atribuir à W3 um novo uso, que seja demandado pela cidade (ROCCI, 2017). A sua investigação histórica, porém, partiu da mesma premissa das anteriores.

Quanto aos projetos de intervenção propostos até o momento, o autor os analisou a partir de fatores externos e internos que teriam contribuído para a decadência da avenida (ROCCI, 2017). Os internos seriam as características morfológicas e funcionais próprias do espaço, além da qualidade de manutenção arquitetônica dos edifícios e espaços públicos. Os fatores externos seriam a influência de outros setores na avenida, os shoppings, os comércios locais, as centralidades dispersas, atributos que fazem parte da Brasília metropolitana, que influenciaram de alguma forma na W3 (ROCCI, 2017). O autor critica o fato de os projetos de intervenção se ocuparem predominantemente dos espaços públicos da avenida e dos aspectos “internos”, e não desenvolverem propostas para resolver os fatores “externos” (ROCCI, 2017).

Dentre outros trabalhos recentes produzidos sobre a W3, muitos discorreram sobre as perspectivas para a mobilidade urbana no Distrito Federal, como análise de impacto sonoro, implantação, viabilidade e efetividade do sistema de VLT (OLIVEIRA, 2016; SANTOS, 2016). A W3 foi analisada nesses trabalhos como um dos eixos de transporte mais importantes do DF, canalizador de viagens de Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Brazlândia e Guará. Novamente, o favorecimento da circulação de passagem em detrimento da permanência foi apontado como uma possível causas da situação de decadência da avenida (SANTOS, 2016).

Além de pesquisas derivadas do Concurso ou estudos de mobilidade, a W3 também foi analisada no âmbito patrimonial. A tese de doutorado de Vera Brandão (2013) se desenvolveu sobre a escala residencial de Brasília e o tombamento. Dentre seus objetos de estudo estão as quadras 700 e 900. Passando pelas alterações legais e documentos que tratam da preservação de Brasília, a autora verificou que as duas faixas de quadras estavam dentro do perímetro tombado, porém a legislação de

proteção não menciona essas quadras, “ficando o controle do uso e da ocupação do solo por conta das normas urbanísticas produzidas pelo governo local” (BRANDÃO, 2013, p. 312).

Apesar disso, apontou a autora, os relatórios de monitoramento do conjunto urbano de Brasília, pelos órgãos responsáveis, apresentavam uma postura radical contra o desenvolvimento das atividades de prestação de serviços nas quadras 700, uma tendência que estava sendo adotada pelas propostas de revitalização da avenida (BRANDÃO, 2013, p. 312). Quanto às quadras 900, os relatórios consideraram o estado de conservação do parcelamento e das edificações na escala residencial como aceitáveis<sup>32</sup>, tendo em vista a recomendação anterior de Lucio Costa (Brasília Revisitada, 1987) de manutenção dos gabaritos vigentes (BRANDÃO, 2013, p. 349-50).

As sugestões apresentadas pela autora determinavam que as quadras 700 se mantivesse em um quadro de “proteção superior”, com um controle rígido da volumetria, porém flexível quanto ao uso, enquanto as quadras 900 seriam uma zona de “proteção média”, sendo flexível quanto ao uso e à volumetria, mas tendo controle do gabarito (BRANDÃO, 2013). Vale destacar que cada faixa de quadra foi analisada de forma separada (assim como os demais setores residenciais incluídos na pesquisa), apesar da proximidade entre elas.

A publicação de Rossetti (2014), *Plano Piloto/Quadras 700: questões para refletir sobre Brasília*, também discutiu as transformações que ocorreram em Brasília com uma visão além das alterações morfológicas, abordando questões de conservação e de gestão urbana do Plano Piloto. O autor instaurou, a partir do debate sobre a área tombada e as funções nelas estabelecidas, uma reflexão sobre a importância das quadras 700. Na visão de Rossetti, a transformação da forma de moradia nas 700 poderia desencadear, como consequência, uma regeneração na W3, a exemplo do que já ocorreu em outras cidades que investiram em reinvenção de programas habitacionais para requalificação de espaços subutilizados, citando Barcelona e São Paulo como exemplos (ROSSETTI, 2014).

Dessa forma, propor uma nova dinâmica habitacional poderia ter impactos na paisagem da W3, se configurando como “algo mais consequente, recobrando sua importância histórica, mas, sobretudo, elaborando possibilidades novas sobre seus significados na vida cotidiana da cidade” (ROSSETTI, 2014, p. 5). Nota-se que o

---

32 A exceção encontra-se somente no relatório de 2012, referente à quadra 901 da Asa Norte, pela polêmica de adensamento proposta no PPCUB. Para mais informações ver Brandão (2013, p. 350), ou ainda Governo do Distrito Federal (2010a).

estudo de Rossetti manteve uma demanda apontada nos estudos anteriores, a flexibilização das 700, porém sob uma outra ótica. Ao invés de considerar a W3 apenas as fachadas das quadras 500 e 700 que compõem a caixa viária, o autor mudou o foco para a potencialidade das quadras 700, como elemento articulador das quadras 900 e 500 (ROSSETTI, 2014).

A relação do tombamento de Brasília com a W3 e as novas possibilidades que se abrem a partir da flexibilização das quadras 700 também foi tópico de análise de Holanda (2017). Autor que esteve envolvido em três dos estudos<sup>33</sup> desenvolvidos anteriormente, sua produção se destaca também por ter sido o líder do grupo de trabalho que ficou em terceiro lugar no Concurso de 2002. A publicação mais recente (HOLANDA, 2017) tratou das interferências e possibilidades proporcionadas pela nova Portaria do IPHAN<sup>34</sup> de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (Portaria nº 166/16). Holanda comparou a W3 Sul à *Broadway Avenue*, de Nova Iorque, a comparação tinha o objetivo de afirmar a potencialidade da W3 como avenida de intensa utilização e presença na cidade (HOLANDA, 2017). Citou também que a W3 vive um processo que é comum a outros lugares, vivenciam uma “época de ouro” e depois se encontram em “decadência” (HOLANDA, 2017). Os motivos para decadência apontados nos outros estudos foram reafirmados nesta ocasião.

O diferencial desta publicação em relação às anteriores está na exposição dos conflitos existentes entre os moradores das quadras 700 e os donos dos serviços que se instalam nas mesmas quadras. Segundo o autor, o relatório do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB) suprimiu a flexibilização do uso nas quadras, cedendo à pressão dos moradores enquanto a Portaria 166/16 do IPHAN abriu, novamente, a possibilidade de discussão, porque reconheceu a existência desses serviços não só na faixa lindeira à W3, mas em todo o conjunto das quadras 700 (HOLANDA, 2017, p. 81). Holanda não citou a presença ou a influência das quadras 900 nesse estudo.

---

33 Orientador da tese de Vera Brandão, 2013; integrante dos grupos de Garcia et. al. 2011 e Silva et al, 2003.

34 IPHAN: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

## B. Paisagens contrastantes

O percurso histórico pelas paisagens planejadas e vivenciadas de Brasília e da W3 Sul permitiu observar o desenvolvimento e a construção da dinâmica urbana, entre as escalas territorial e local. Em primeiro lugar, foi possível perceber a Brasília projetada e planejada como um projeto utópico, e cuja repercussão ainda se encontra presente na crítica ao espaço vivenciado, pela não consolidação do discurso exaltado ao longo do planejamento da nova capital.

O planejamento de Brasília, por sua vez, esteve ligado à estratégia nacional de interiorização do país, que se encontrava concentrado no litoral. Ao longo da consolidação da capital também foram realizados esforços, no âmbito regional e local, para viabilizar essa estratégia nacional, tendo em vista o investimento em dinamização da economia, de forma a não concentrar toda a responsabilidade econômica na administração pública. As estratégias de diversificação econômica do território do DF ao longo dos anos estiveram diretamente relacionadas à transformação da paisagem comercial da avenida W3 Sul. A começar pelo próprio caráter comercial que a área adquiriu no momento da construção, ao invés de seguir o que havia sido projetado para a área – uma via de serviços, produção agrícola e abastecimento.

Sobre o desenvolvimento da avenida e a atual situação dela, verificou-se na literatura específica uma relativa concordância em relação às seguintes questões: 1) o principal motivo para o esvaziamento da avenida foi a chegada dos shoppings e a consolidação dos comércios locais; 2) é necessária uma intervenção urbana na avenida que passa pela reavaliação do sistema de transporte e mobilidade na avenida, bem como por alterações nas quadras 500 e 700; 3) pois, situação da avenida atual é de decadência em contraste com a “época de ouro” vivenciada no passado. Destrinchando, ponto a ponto:

(1) A relação entre o esvaziamento da avenida W3 e a chegada dos shoppings centers na cidade está quase que enraizada no senso comum brasiliense, como indicam falas de comerciantes da W3 Sul:

(...) Porque, quando eu cheguei aqui em 62, e ficou mais ou menos na década de 60, era um movimento danado. Essa W3 era gente pra lá, gente pra cá. A gente procurava uma loja, uma sala, e não tinha como alugar. Porque tudo era lotado. E depois quando abriu Conjunto Nacional, Park Shopping, todo mundo foi pra esses

shoppings, aí a W3 esfriou e os empresários não tiveram pique para fazer ‘investida’ nesse sentido. (Entrevistado A, 2017)

Ou ainda:

Quase todo mundo já sabe que as estruturas dos grandes shoppings, né, fez as pessoas migrarem para essas grandes estações de compras. Lá você tem até cadeiras para sentar. Você tem vários entretenimentos. Enfim, os shoppings. Os grandes shoppings. Pátio Brasil, que é mais recente, o Park Shopping... (...). Antes aqui era um shopping de Brasília. Que as pessoas vinham para se divertir, se entreter. E aí, diversificou, foi crescendo. (Entrevistado C, 2017)

No entanto, a paisagem da W3 Sul já apresentava sintomas de esvaziamento comercial antes da construção dos shoppings em Brasília. Após a criação dessas novas estruturas, a dinâmica dos comércios locais (não apenas na W3) foram, sim, alteradas. Afinal, as grandes superfícies comerciais passaram a exercer atração sobre todo o conjunto da cidade.

Os shoppings, em geral, podem ser definidos como locais produzidos para atender certos estratos sociais, conforme determinado padrão de consumo, que geram práticas espaciais novas. Como resultado, e condição, alteram o conteúdo social, econômico, político e cultural do centro tradicional (SPOSITO, 2016). O papel de centro “tradicional” no início de Brasília, apesar de discordar do planejamento de Costa, foi atribuído à W3 Sul (COSTA e LIMA, 1985; HOLANDA, 2011; BRANDÃO, 2008; ROCCI, 2017; GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2002).

Além disso, o sentimento de perda e de esvaziamento da avenida, em certa medida, estão alinhados às recomendações propostas, em 1985, por Costa e Lima, visto que estes indicavam que a W3 Sul precisava perder a predominância, tanto em termos funcionais, pois o comércio tinha que se voltar para os comerciais locais ou para o centro planejado, quanto em termos viários, visto que o tráfego intenso de veículos deveria ser direcionado para o Eixo Rodoviário.

(2) Quanto à necessidade de intervenção urbana na avenida. Apesar do princípio de conexão com o contexto urbano, utilizando a consolidação urbana e a alteração da dinâmica global como justificativas para a transformação da paisagem local, o papel metropolitano da avenida em si não foi repensado (ROCCI, 2017). Os instrumentos de planejamento urbano incluíam a necessidade de revitalizar a

avenida, confirmando a estratégia de ser reestruturada como um **eixo de circulação e mobilidade urbana**, apesar de ser constantemente recordada e narrada como um **centro histórico**. Apesar disso, as análises e intervenções se mantiveram em uma escala local.

O Concurso de Ideias de Revitalização da W3 marcou a história do espaço em Brasília, a partir desse momento a avenida passou a ser considerada um ponto estratégico para intervenção e sua paisagem foi analisada, planejada e projetada intensamente. As críticas à paisagem da W3 despontaram em estudos dos projetos apresentados (no concurso e como consequência dele), em termos de propostas de desenho urbano, uso e configuração das tipologias.

Nas quadras 500, em que se verificou – continuamente – o grande número de imóveis fechados, os principais motivos internos<sup>35</sup> apontados para evasão do comércio foram: 1) a má conservação dos imóveis, dos passeios e do mobiliário urbano (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2010a); 2) a pouca disponibilidade de estacionamentos para clientela; 3) a instalação de equipamentos que ocupam vários lotes, não se abrem para a avenida (criando espaços cegos), como bancos, supermercados, templos religiosos, oficinas mecânicas, e tem um público e horário de funcionamento definidos (GARCIA, SILVA, *et al.*, 2011); 4) o alto valor dos aluguéis<sup>36</sup>, em comparação com a infraestrutura disponível (SERAPHIM, 2018). As quadras 500 possuem lotes grandes, em geral, que necessitam de produtos de maior valor agregado ou produtos de alta rotatividade para compensar o aluguel.

Há que se considerar o processo de readequação do comércio, tanto às necessidades locais, quanto à infraestrutura e à legislação existente, a exemplo do que ocorre ainda nos comércios locais entre as superquadras. Segundo a dissertação de Giselle Mascarenhas (2013), sobre a “rua da Igrejinha”, em alguns casos onde havia extrema especialização do comércio, hoje já se encontra maior diversidade, atendendo à necessidade cotidiana. Essa diversificação se alinha às expectativas do projeto inicial de Lucio Costa, em que os comércios entre as superquadras funcionariam como “verdadeiros comércios de bairro”, e foi adquirida com o tempo.

As críticas à configuração física da avenida também se concentraram na heterogeneidade e manutenção das edificações, em termos visuais e funcionais. Essas

---

35 Os fatores internos seriam condicionantes locais próprios da avenida, enquanto os externos derivados do contexto metropolitano.

36 Os aluguéis das lojas variam entre R\$ 4.400,00 e R\$ 10.400,00, a depender do tamanho dos imóveis (SERAPHIM, 2018).

críticas integram o âmbito patrimonial e simbólico (para a manutenção da memória coletiva). O esforço pela manutenção do espaço público, contudo, não pode ser unilateral e exclusivo do Estado, como as constantes demandas por revitalização da avenida fazem parecer.

Quanto à avaliação das casas das 700 a heterogeneidade visual e a determinação funcional do espaço foram as maiores críticas. Apesar da configuração física das casas não ser uniforme e apesar da existência de diversos estudos que apontam os benefícios da coexistência de serviços e residência no local, os moradores dessas quadras são bastante engajados politicamente e participaram ativamente das discussões do PPCUB (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2010a). Nessas ocasiões, houve diversos embates entre os prestadores de serviços e os moradores, conforme apontado por Holanda (2017).

A pauta dos moradores girou em torno da não admissão da flexibilização de uso, por ser uma deturpação dos princípios originários da faixa de quadra, ao mesmo tempo em que, solicitaram a concessão de gradeamento, aumento de gabarito e fechamento de ruas internas (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2010a). Ou seja, a memória coletiva e o valor patrimonial do espaço foi posto como preponderante, apenas para vetar a utilização das casas geminadas para outros fins que não o residencial, independentemente da recomendação dos especialistas. Por outro lado, o tombamento da cidade e a necessidade de manutenção de uma uniformidade das fachadas no conjunto edificado não foram levados em consideração no momento em que cada proprietário decide investir nos seus imóveis, alterando as tipologias, cercando e impermeabilizando o espaço público.

Nota-se uma tendência de enfoque das análises nas quadras conectadas diretamente à caixa viária da avenida W3, quadras 500 e 700, enquanto as quadras 900 foram pouco exploradas em termos de análise da transformação morfológica<sup>37</sup> bem como no desenvolvimento de propostas para a área. As sugestões para as quadras 900 praticamente restringem-se à necessidade de melhoria da conectividade viária com a W3. Entretanto, a criação do Setor de Grandes Áreas já foi apontada como um grande fator influenciador da dinâmica da W3 Sul (COSTA e LIMA, 1985; LEITÃO, 2003) e o próprio Termo de Referências do Concurso constatava a necessidade de repensar parte da área<sup>38</sup> (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2002).

---

37 A análise de Brandão (2013) contemplou as transformações morfológicas das quadras 900, mas de forma independente, enquanto um setor residencial, desvinculado da W3.

38 No Termo de Referência do concurso a área de propostas vai até a entrequadra 700/900.



De toda forma, o que resulta da abordagem focalizada somente nas fachadas que configuram a via é a sensação de que bastaria readequar o perfil viário às novas demandas para reinserir a avenida na dinâmica comercial urbana. E, assim, ao mesmo tempo em que se formou um “véu de engessamento patrimonial” sobre as quadras 500 e 700, que não permite legalmente a alteração da tipologia presente nessas quadras (apesar de os proprietários nem sempre seguirem a legislação), houve uma libertação das quadras 900 (ver parâmetros urbanísticos resumidos no Apêndice A), onde se presenciou uma explosão de densidade e alteração completa de tipologias, sem que fosse notado, especialmente nas entrequadras 700/900. São locais que parecem não ter influência na memória coletiva, ou no patrimônio da cidade, apesar de terem reflexos visíveis na dinâmica cotidiana da própria W3.

Por isso, as discussões e as propostas para a W3 devem extravasar no âmbito local, incluir a conexão com as Superquadras e considerar a influência das quadras 900 (FIGURA 2.24 a FIGURA 2.26); além de abranger a sua importância em escala metropolitana, estudando o seu papel integrado na dinâmica urbana. Lembrando que essas ações não excluem nem desmerecem as propostas já feitas para a avenida e seu espaço público, mas as complementam.

(3) Quanto à situação de decadência do presente e o contraste com a “época de ouro” vivenciada no passado, ainda há que se colher mais informações.

No momento, contudo, já é possível verificar um contraste entre o passado e o presente nas narrativas trabalhadas até aqui.

A heterogeneidade das edificações das quadras 500 e 700, por exemplo, foi vista como uma característica negativa pelo comitê de monitoramento patrimonial

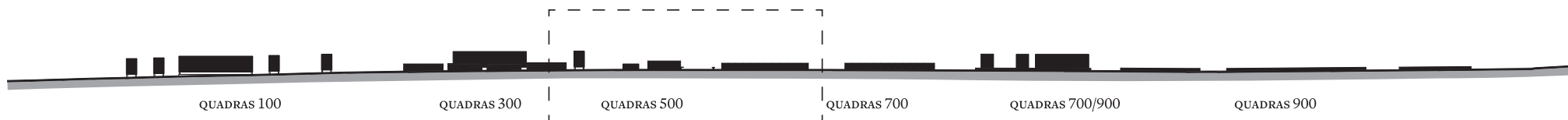


FIGURA 2.24 Corte urbano transversal que reflete a área de abrangência da W3. Eixo Residencial até o Parque da Cidade. *Elaboração própria.*

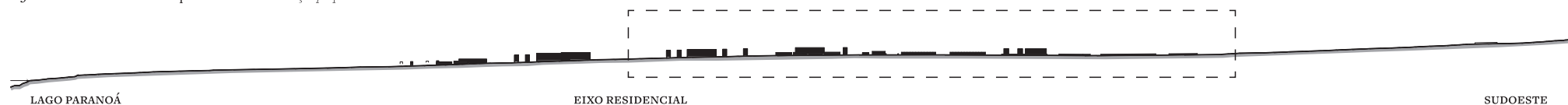


FIGURA 2.25 Corte urbano transversal. Lago Paranoá até o Sudoeste. *Elaboração própria.*

(GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2010a), além do depoimento de Oscar Niemeyer (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2002), pois faz parecer que a avenida não pertence à paisagem rigorosamente planejada. O mesmo contraste foi apontado pelo urbanista francês Philippe Panerai (2006), mas com outra interpretação. Segundo o autor, a avenida escapava à lógica da cidade moderna e era um local onde as práticas cotidianas encontravam um terreno conhecido (PANERAI, 2006). A avenida fazia mais do que uma transição, ela simbolizava a conexão da paisagem tradicional com a moderna.

São leituras contraditórias e intrigantes. A mesma característica que torna a avenida única e diferencial no Plano Piloto é também aquela que é criticada em termos estéticos, pelo conjunto que derivou dela.

Passado e presente. Passagem e permanência. Tradição e modernidade. Assim, os contrastes entre extremos vigoram na sua aparência ressignificam a paisagem do imaginário. Recorre-se, portanto, à memória coletiva para compreender o que significou a “época de ouro”, o passado da avenida W3 Sul, que será trabalhada na sequência deste trabalho.

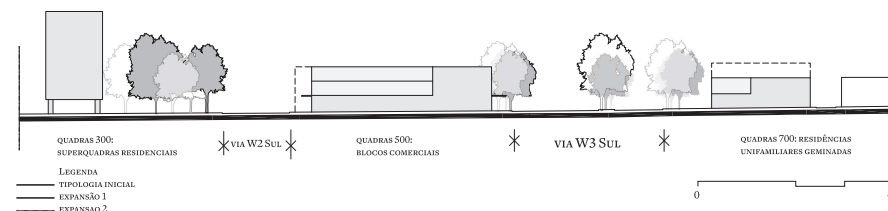


FIGURA 2.26 Corte urbano transversal local, que reflete a área de concentração dos estudos e propostas para a W3. *Elaboração própria.*



### 3. PERCURSOS DA PAISAGEM NA W3 SUL

A partir da arquitetura, a cidade é capaz de contar suas histórias. Determinados edifícios, praças e locais da cidade materializam o tempo no espaço. São cenários para eventos comuns e tragédias, conquistas e derrotas, ou para a mais simples *flânerie*. Impregnados no imaginário, os fatos e afetos que se desenvolvem ao longo da história da cidade encontram, nos objetos materiais, as âncoras em que a memória se agarra para perdurar no tempo.

Nesse sentido, a paisagem física da W3 Sul também conta um pouco da história de Brasília e abriga muitas lembranças. Aliás, a memória embutida nesse espaço carrega uma responsabilidade grande. É a memória coletiva que revive a história dessa avenida, que embasa e que justifica os pedidos para intervenção urbana há mais de 30 anos<sup>39</sup>. Os projetos desenvolvidos pelo Governo e a literatura específica do local se utilizam da memória coletiva como premissa, em que a paisagem da memória é comparada com a situação atual da avenida. A partir do contraste, analisam e propõem melhorias para o espaço existente.

As paisagens de memórias da W3 também aparecem com força na mídia. Além das matérias informativas, que servem como meio de comunicação à população de

determinados serviços<sup>40</sup>, existe uma pauta quase permanente sobre a situação atual da W3. As manchetes do jornal Correio Braziliense: *Avenida W3 Sul: do auge à decadência* (AVENIDA W3 SUL, 2014); *A W3 pede socorro: revitalização não sai do papel e lojas fecham as portas* (SOARES, 2017); *W3 enfrenta pior momento, com o abandono e falta de segurança* (CALADO, 2017) se assemelham a outras mais antigas, como: *Caem vendas na W3* (CAEM VENDAS NA, 1983) ou ainda *A W3 perde sua identidade* (A W3 PERDE, 1984).

A semelhança entre as manchetes da década de 1980 e as mais atuais traz à tona dúvidas quanto ao passado esplendoroso, recordado e reafirmado em diversos estudos e projetos já desenvolvidos. Até quando foi a “época de ouro” da W3? Quais foram os problemas apontados à época para perda de identidade ou a queda de vendas citadas nas manchetes acima? É possível encontrar os problemas de hoje (que foram apontados pelos especialistas) na vivência do passado? Afinal, o que mudou?

É razoável que a memória também tenha seus desvios, seus preconceitos e sua inautenticidade. Há uma linha tênue entre o lembrado e o esquecido que colabora na moldagem do olhar para a configuração da paisagem que se vivencia. Questiona-se, assim, o fato de a memória coletiva ser assumida como premissa desassociada de uma análise crítica que procure evidenciar os filtros da memória e do esquecimento como elementos articuladores da paisagem vivenciada (e intensamente criticada).

Recorreu-se, portanto, aos testemunhos orais para personificar a memória coletiva e entender a história do lugar, os símbolos e os afetos construídos ao longo do tempo. Sobrepostos aos testemunhos orais, cobrindo eventuais lacunas do esquecimento e colaborando para a contextualização das memórias estão matérias de jornais e revistas, desde a construção de Brasília. Objetiva-se a compreensão: 1) dos motivos que fazem a avenida ser lembrada com nostalgia nas décadas de 1960 e 1970; 2) dos problemas apontados desde então e que eventualmente se transformaram em pedidos de intervenção urbana na avenida.

O capítulo se apresenta como uma narrativa histórica-analítica, dividida em quatro macro períodos sequenciais:

- 1) A W3 na construção da paisagem imaginada: 1957 a 1969;
- 2) Planos em crise: 1970 a 1981;
- 3) Projetos para Brasília: 1982 a 2001 e

<sup>40</sup> Serviços como a abertura ou o fechamento da faixa exclusiva de ônibus, ocasiões de obras de manutenção do asfalto ou calçadas, indicação de acidentes de trânsito, quedas de árvores, paralisação da avenida devido a manifestações sociais, dentre outros.

#### 4) Paisagens retrótópicas: 2002 a 2018.

Para a montagem da narrativa se mesclam dois procedimentos metodológicos.

O primeiro se desenvolveu com a reunião, sistematização e análise de matérias de periódicos e de imagens da W3 Sul, desde a época da construção de Brasília até o presente, ou seja, o recorte temporal foi de 1957 a 2018. Os documentos se tornaram ferramentas para traçar o retrato da avenida ao longo do tempo, ordenando as diversas formas de representações de sua paisagem. Eles organizam historicamente os acontecimentos cotidianos, nos quais os fragmentos de memórias foram adicionados.

As fontes consultadas, o período contemplado por cada uma e a forma de acesso estão sistematizados na Tabela 3.1. A justificativa de escolha das bases e os percalços encontrados no processo de pesquisa estão resumidos no Apêndice B desta dissertação.

Tabela 3.1 – Fontes Consultadas

|            | Fonte   | Período contemplado | Disponibilizado por                                   | Formato                                     |
|------------|---|---------------------|---|---|
| Periódicos | Revista Brasília                              | 1957-1965           | Fundo Novacap,<br>Arquivo Público do Distrito Federal | Presencial –<br>consulta digital            |
|            | Correio Braziliense                           | 1960-1975           | Hemeroteca Digital da<br>Biblioteca Nacional          | Digital                                     |
|            |   | 2000-2012           |   |   |
|            |   | 1975-1999           | Acervo da Câmara dos Deputados                        | Presencial –<br>consulta aos<br>microfilmes |
|            |   | 2012-2018           | Site do periódico <sup>41</sup>                       | Digital                                     |
|            | Jornal de Brasília                            | 2009-2018           | Site do periódico                                     | Digital                                     |
| Imagens    | Metrópoles                                    | 2017-2018           | Site do periódico                                     | Digital                                     |
|            | Arquivo Público do<br>Distrito Federal        | 1957-1974           | Arquivo Público do Distrito Federal                   | Presencial –<br>consulta digital            |
|            | Banco de imagens<br>DA Press                  | 1960-2018           | Site Diários Associados                               | Digital                                     |
|            | Grupo Memórias de<br>Brasília <i>Facebook</i> | Década de 1960      | Acervo de Gilberto Teixeira<br>e de Chico Sant’Anna.  | Digital                                     |
|            | Jornal de Brasília                            | 1958-1990           | Acervo Histórias de Brasília<br>– site do periódico   | Digital                                     |
|            |   |                     |   |   |

Por fim, o material levantado a partir do acesso a esses bancos de dados está registrado no Apêndice C. Devido aos percalços inerentes aos diferentes sistemas consultados e o tempo disponível para a pesquisa é certo que houve matérias, imagens e eventos que não foram contemplados nessa primeira análise. Mesmo

<sup>41</sup> Algumas matérias entre 2012 e 2018 estão disponíveis em um banco de dados do periódico que é acessível somente para assinantes.

assim, a reunião preliminar desse material proporcionou algumas contribuições que podem servir de gatilho para outras pesquisas no futuro.

—

O segundo procedimento metodológico se desdobrou no recolhimento dos testemunhos orais, por meio de entrevistas com moradores, comerciantes e transeuntes na W3 Sul que compartilharam suas memórias com a pesquisa. Ao todo foram 38 entrevistados, divididos em dois grupos. O primeiro grupo é composto por 6 comerciantes da quadra 511 Sul. As entrevistas foram gravadas, nas quais relataram sua história na W3 Sul, quando chegaram, como era o movimento nos primeiros anos e como perceberam as transformações no seu dia-a-dia. As falas desses entrevistados estarão designadas de com as letras de A a F.

O segundo grupo de entrevistados é formado por 32 pessoas, entre 20 e 80 anos, das quais 38% são moradores, 33% trabalham, 18% são transeuntes e 10% tem outros tipos de relação com a avenida. Esse grupo teve a entrevista e as memórias intermediadas pelo preenchimento de um mapa mental e suas falas estarão designadas com algarismos numéricos (Entrevistados 1 a 32).

A dinâmica da entrevista consistiu em pedir que o entrevistado mapeasse as suas memórias em dois momentos, no passado (Ontem) e no presente (Hoje): descrevendo seu cotidiano na W3 Sul, quais os principais percursos, pontos de interesse, locais de compras, estudo etc. (exemplos ilustrados na FIGURA 3.1, FIGURA 3.2 e FIGURA 3.3). Foi solicitado que não houvesse interferência de terceiros e que os entrevistados contassem, à medida que preenchiam o mapa esquemático, as histórias por trás dos lugares que incluíam, enquanto o entrevistador tomava nota, à parte. Uma análise quantitativa desses mapas mentais, resultado parcial desta dissertação, está publicada no artigo *Mapeando memórias em la avenida W3 Sur, Brasília* (CAMARGO, BRASIL e SABOIA, 2018), e a narrativa aqui apresentada complementa os resultados obtidos inicialmente, por meio de uma análise qualitativa.

Considera-se que, para captar as transformações da paisagem da avenida, os mapas mentais são ferramentas amplamente utilizadas (LYNCH, 2011; DE ALBA, 2004) e particularmente interessantes, pois contam histórias dos seus próprios criadores (COOPER, 2013). Buscou-se traçar uma cartografia afetiva na qual, ao invés de procurar objetividade na leitura dos mapas, são ressaltadas as inúmeras subjetividades das relações das pessoas com a cidade e seus espaços.

A análise das memórias da avenida W3 Sul, contextualizadas pelos recortes dos jornais e revistas, permitiu compreender as relações entre a conservação do passado e sua articulação com a paisagem do presente. A montagem dessa nova linha do tempo, carregada por fatos e afetos relacionados à avenida, é uma maneira de expor atributos imateriais e simbólicos que configuram a paisagem, do passado e do presente, da W3 Sul. Essa camada é adicionada às transformações morfológicas, materiais e técnicas, abordadas anteriormente, e complementa a paisagem vivenciada.





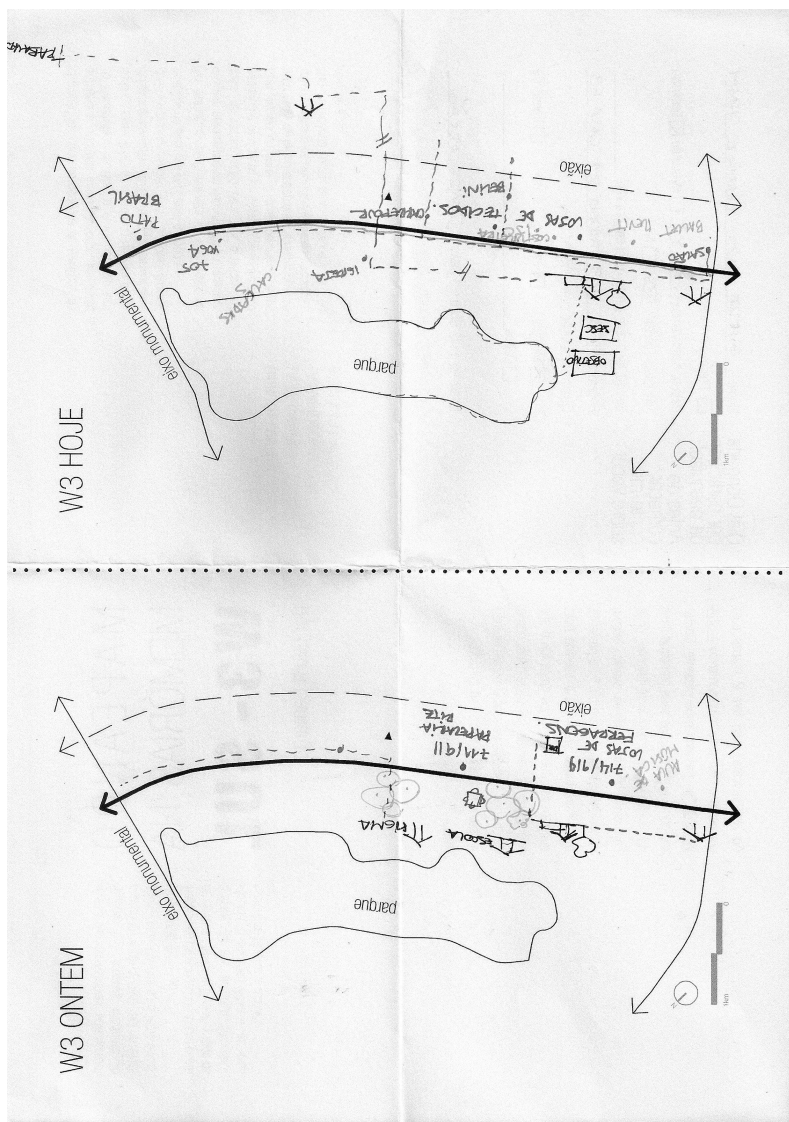


FIGURA 3.3 Mapa mental Entrevistado 32. Representação mista. Acervo da pesquisa.

### 3.1. A W3 NA CONSTRUÇÃO DA CAPITAL IMAGINADA: 1957-1969

Ah! Brasília era um acampamento. Brasília não existia, não tinha nem um 1km de asfalto quando eu cheguei aqui. Tudo era mato... e... eu achava que era uma aventura muito grande para um país fazer uma cidade. Eu não acreditava muito não. (Entrevistado E, 2017)

#### A. Habitação em foco: 1957-1959

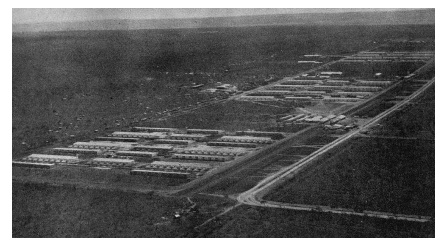


FIGURA 3.4 Casas Populares em construção. Pela disposição das quadras e posição no Plano Piloto, estima-se que sejam as quadras 711 e 712. Fonte: Revista Brasília, abr. 1958 n. 16, p. 5.

Os primeiros registros da W3 na mídia estão na Revista Brasília de 1958. Eles não anunciavam, contudo, a via W3 em si, mas sim as casas populares das quadras 700<sup>42</sup> que estavam em construção (FIGURA 3.4 e FIGURA 3.5).

Em junho de 1958, as casas continuavam estampadas nas notícias, informando o progresso da construção de Brasília, bem como a disponibilidade de habitações. Nas palavras de Israel Pinheiro, então presidente da Novacap, a Fundação da Casa Popular apresentava, prontas para serem habitadas, 528 casas, a Caixa Econômica Federal estava

42 Vale lembrar que o endereçamento – 500, 700, 900 etc. – foi posterior. A numeração das quadras no decorrer do texto se manteve segundo os padrões atuais para prosseguir com o referencial que vem sendo formado ao longo do trabalho.



construindo 222 residências geminadas e 3 firmas incorporadas construíam 60 casas geminadas e 37 residências de 2 pavimentos. (REVISTA BRASÍLIA, jun. 1958, n. 18, p. 8).

A edição de novembro de 1959 trouxe as casas “duplex” concluídas, que já haviam sido divulgadas anteriormente, porém a perspectiva da imagem foi alterada. Nesta representação, ao invés de ser uma fotografia em voo de pássaro ou no nível do observador, como havia sido até então, o fotógrafo estava posicionado em uma das lojas das quadras 500, olhando para as quadras 700 (FIGURA 3.6). A construção das quadras 500 e o início de funcionamento das lojas, já ocorria desde meados de 1959, conforme sugerem as fotografias do Arquivo Público. A via já estava formada, havia carros em movimento, o comércio funcionando. O enfoque da mídia, todavia, se mantinha nas casas populares.

Vale lembrar que o dito enfoque das casas populares ainda era mínimo quando comparado à construção das superquadras ou dos monumentos de Brasília e, por isso, em várias edições as casas das 700 não foram mencionadas. No entanto, essas casas eram ponto de referência no plano em construção, como mostravam, por exemplo, as propagandas da época de lojas que se localizavam nos blocos comerciais das 500 e que direcionavam o cliente com a indicação entre parênteses “casas populares” (REVISTA BRASÍLIA, ed. Arquitetura e Engenharia, ago. 1960, p. 301).

Nos primeiros anos da cidade, foi possível ver que as casas das 700 não eram ocupadas apenas por residências, como foi o caso de duas unidades geminadas que sediaram a Biblioteca e Discoteca Visconde de Porto Seguro, instalada em 1958, sob responsabilidade da Novacap (MUSEU DA EDUCAÇÃO, 2017).

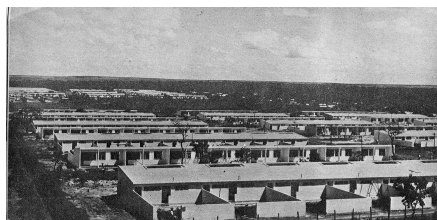


FIGURA 3.5 Casas Populares em construção.  
Fonte: Revista Brasília, abr. 1958, n. 16, p. 6.



FIGURA 3.6 Casas “duplex” vistas a partir de uma loja das quadras 500. Fonte: Revista Brasília, nov. 1959, n. 35, p. 6.

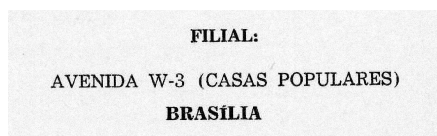


FIGURA 3.7 Trecho de propaganda da loja Móveis Aurora.  
Fonte: Revista Brasília, ed. Arquitetura e Engenharia, ago. 1960, p. 301.

O acervo dispunha de cerca de três mil volumes e discos, doados pelas embaixadas, instituições culturais, ministérios, outras bibliotecas e entidades particulares, bem como por escritores e intelectuais do Brasil e do exterior. Havia sala de leitura e de conferência. A discoteca possuía música de diversos estilos e uma coleção de discos infantis, em LP, dispostos em uma sala especial e uma cabina inteiramente independente. (MUSEU DA EDUCAÇÃO, 2017).



FIGURA 3.8 – Turma da Escola de Artes Plásticas Professor Barrenechea em frente à casa sede da biblioteca. Fonte: ArPDF.

A Biblioteca também oferecia cursos à população, como línguas estrangeiras, música e belas artes, cujo professor responsável deu nome à Escola de Artes Plásticas Professor Barrenechea (FIGURA 3.8). Essa ocupação vigorou até 1961, quando o prefeito da época extinguiu a biblioteca e o acervo foi extraviado (MUSEU DA EDUCAÇÃO, 2017). Outras ocupações diferenciadas, contudo, se mantiveram, o que foi visível em publicações posteriores, como o escritório de vendas do Jockey Clube de Brasília situado na “Av. W-3 – Quadra 30 – Bloco 1 – Casa 2” (SEJA SÓCIO PROPRIETÁRIO, 1963, p. 7).

A utilização dos imóveis, tanto nas quadras 700 quanto nas quadras 500, para fins diferentes de sua função dita principal também esteve evidenciada nas memórias de pioneiros entrevistados.

Um entrevistado relatou que vinha de Goiânia para Brasília nos primeiros anos, e a “entrada” para a capital, era a W3 Sul (Entrevistado 31, 2018). A loja à qual o pai era proprietário (na quadra 506) tinha um apartamento no andar superior, no qual o gerente morava e havia ainda um quarto para a família proprietária se hospedar quando estavam na cidade. Além disso, a sobreloja possuía dormitórios para os funcionários da loja, devido à alta rotatividade de mão-de-obra e à situação de provisoriedade nos primeiros anos (Entrevistado 31, 2018).

Outro recordador relata que viu a W3 nascer a bordo do caminhão de entrega de materiais de construção da loja do pai, na Cidade Livre (Entrevistado 12, 2018). Assinalou a presença de sucursais dos jornais nas casas das 700, em especial na quadra 708, cuja esquina foi ocupada pelo Primeiro Cartório de Brasília. Além disso,

comentou sobre a inversão “geográfica” das casas da W3<sup>43</sup>, em que a área projetada para ser “fundos”, a entrada de serviço, era conectada às vias de acesso de veículos e a “frente”, voltada para o jardim, era acesso de pedestres. No entanto, a inversão funcional consistiu em fazer do acesso de serviço, o acesso principal das casas. Segundo ele, essa inversão ocorre desde a década de 1960, quando prestadores de serviços como dentistas e advogados se instalavam nas casas populares (Entrevistado 12, 2017).

Ou seja, desde sua construção, as quadras 500 e 700 servem a funções variadas, não sendo exclusivamente comercial ou residencial. Contudo, esses tipos de apropriação não eram evidenciados pelas matérias dos jornais e revistas, e somente foi possível verificar a solidez da memória em relação aos fatos por meio de anúncios ou propagandas nessas mídias.

Todavia, mais do que as funções propriamente ditas que se instalavam nesses locais, vale apontar os sentimentos de vizinhança e comunidade que permeiam os relatos e as memórias mais antigas dos entrevistados e moradores dessas quadras. Aliás, as casas geminadas, de até dois pavimentos, proporcionavam ares familiares aos recém-chegados, vindos dos mais diversos pontos do Brasil, de forma que ali conseguiam se reconhecer, se identificar e, até, se conectar com o espaço e com os seus semelhantes, conforme apontou um recordador: “As escalas de Brasília me atraem. Gostava de Brasília porque era baixinha, e me identifiquei logo

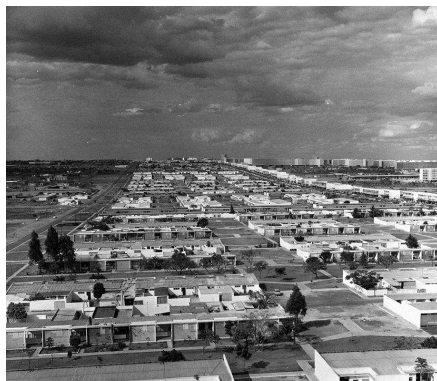


FIGURA 3.9 Vista aérea das casas das 700. Tipologias originais ainda sem grades e áreas verdes livres para brincadeiras. Fonte: ArPDF



FIGURA 3.10 Crianças caminhando nos arredores da W3 Sul. Autoria de Peter Scheier. Acervo do IMS. Disponível em: <https://ims.com.br/titular-colecao/peter-scheier/> Acesso em: 18 Jan. 2019.

com a cidade de interior em que morava antes” (Entrevistado 15, 2018).

Assim, a concentração de pessoas naquele espaço, envolvidas com a construção de Brasília, acreditando no sonho da nova capital, estimulou a criação de laços de vizinhança entre si. Enquanto crianças, brincavam nas áreas verdes, nas manilhas de construção, no barro, nas “florestas”... os vizinhos eram amigos e se conheciam. Frequentavam as casas uns dos outros. Em especial, foram ressaltadas as lembranças das casas sem grades (FIGURA 3.9) e dos percursos a pé. Um recordador apanhou uma foto de Peter Scheier (FIGURA 3.10) e comentou a liberdade dos meninos – novos – caminhando ao lado de um bloco comercial da W3: “Essa foi a minha infância. Fazíamos tudo a pé” (Entrevistado 16, 2018).

Há que se considerar que os deslocamentos, feitos predominantemente a pé, se justificam pelo contexto da época, em que era um luxo para as famílias possuir um automóvel nos anos 1960: “a W3 se tornou o centro, onde as pessoas vinham a pé. Era comum naquela época. **Não tinha outra solução**, não sei nem se tinha transporte público naquela época” (Entrevistado E, 2017 – grifo meu).

A experiência de morar nas Casas Populares no início de Brasília também foi relatada por Oscar Niemeyer, morador da quadra 707.

Mas minha transferência para Brasília (...) só se efetivou em agosto de 1958 (...). Nos primeiros tempos vivi como os demais colegas, numa residência da Fundação da Casa Popular. Era uma casa simples e acolhedora (...). **Apesar dos desconfortos, minha casa estava sempre cheia de companheiros que nela entravam e saíam como se estivessem no próprio escritório.** À noite, lá nos reuníamos em longas conversas, não raro fazendo grandes batucadas, tocando violão e pandeiro, batendo em latas e copos, **com uma alegria que a solidão provocava.** (NIEMEYER, 2006, p. 14 – grifo meu).

Vizinha de Niemeyer, na época, uma entrevistada fez coro aos relatos de comunidade, de brincadeiras nas áreas verdes, dos passeios a pé, da sensação de liberdade e concluiu: “A gente era feliz aqui na W3” (Entrevistado 27, 2018).

43 Para aprofundamento no tema, ver dissertação de mestrado de Ricardo Reis Meira (2013).



## B. O “aparecimento” do comércio na W3: 1960–1969

Os blocos comerciais das quadras 500 passaram a ser retratados em fevereiro de 1960, como “As novas lojas construídas pela Novacap” (FIGURA 3.11 - Revista Brasília, fev. 1960, n. 38, 16). A mesma edição também fez menção ao posto de saúde nº 1, erguido na entrequadra 508/509 como uma comprovação de que havia assistência à saúde na nova capital. O Cine Cultura, na 507 Sul, importante frisar, estava inserido no contexto da vida cultural da cidade (FIGURA 3.12), sendo visível no acervo fotográfico, porém sem menção em mídias de maior alcance (Revista Brasília ou Correio Braziliense).

No mês seguinte, março de 1960, as casas das 700 foram novamente anunciadas como o “Conjunto de Casas da Caixa Econômica”, e as quadras 500 como “Setor de lojas e residências atrás das superquadras” e “Escritórios da Novacap”. O conjunto formado das referidas quadras foi mostrado como “Vista aérea do comércio residencial, aparecendo ao fundo a escola parque e em construção a superquadra do Banco do Brasil” (Revista Brasília, mar. 1960, n. 39, p. 8-9). As mesmas designações voltaram a se repetir em abril de 1960, edição comemorativa pela inauguração da capital (Revista Brasília, abr. 1960, n. 40, p. 59-60).

Com a inauguração da capital, surgiu também o jornal *Correio Braziliense*. A primeira edição do jornal já trouxe a W3 como uma avenida, em uma matéria-propaganda da Construtora Camargo Corrêa, responsável pelo arruamento e capeamento asfáltico da “W3-RS”, dentre outras (ENGENHARIA BRASILEIRA ACEITOU, 1960, p. 12). Dois dias depois, 23 de abril de 1960, o conjunto W3 foi retratado indiretamente, pois a matéria mostrava crianças brincando em parquinhos nas entrequadras das 700 (CRIANÇAS TOMAM DE, 1960).



FIGURA 3.11 Lojas das quadras 500, construídas pela Novacap. Fonte: Revista Brasília, fev. 1960, n. 38, p. 16.

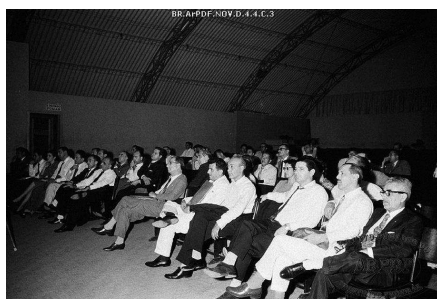


FIGURA 3.12 Cine Cultura, estima-se em 1959. Fonte: ArPDF.



FIGURA 3.13 Comércio ambulante na W3. Fonte: ArPDF.



FIGURA 3.14 Quiosque na W3, no dia da inauguração de Brasília. Foto virou cartão postal. Fonte: ArPDF



FIGURA 3.15 Loja na W3, retratada com glamour. “Simples e elegantes lojas da W-3 em um flagrante noturno”. Fonte: Revista Brasília, ago. 1960, n. 44, p. 3

Não demorou muito para problemas rotineiros da cidade começarem a ser expostos no jornal. Uma matéria do dia 24 de abril falava sobre o alto preço dos produtos no comércio, sob a manchete “Muita exploração nos Restaurantes de Brasília” (1960, p. 8), vários deles situados na W3; seguida por outra, no dia 26 de abril, que relatava os problemas de limpeza urbana da cidade recém construída “Deve começar sem demora a limpeza geral da cidade” (1960, p. 1). Nesta última, havia o enfoque na quantidade de lixo presente na W3, especialmente em frente aos escritórios da Novacap. No mesmo período, diversas fotos mostram a presença de comércio ambulante (FIGURA 3.13 e FIGURA 3.16), sendo que uma delas posteriormente virou cartão postal da inauguração de Brasília (FIGURA 3.14).

Em agosto do mesmo ano, as lojas da W3 foram retratadas com glamour pela Revista Brasília: “Simples e elegantes lojas da W-3 em um flagrante noturno” (Revista Brasília ago. 1960, n. 44, p. 3), ilustrado na FIGURA 3.15.

Destaca-se a falta de registro, na Revista Brasília, das situações de improviso, comércio ambulante, falhas no gerenciamento da cidade presentes no cotidiano da avenida à época. As matérias do Correio Braziliense e o acervo fotográfico, nesse sentido, proporcionaram uma compreensão de outros fatos que ocorriam na avenida, no cotidiano da cidade que ainda estava se estabelecendo, e que não eram interessantes de serem registrados nas Revistas Brasília, visto que essas eram o maior instrumento do governo de divulgação e registro da epopeia de construção da capital.

Um ano após a inauguração da cidade, abril de 1961, a Revista Brasília voltou a trazer imagens da avenida, com as seguintes legendas:

Um dos edifícios comerciais da Avenida W-3, principal centro comercial de Brasília, na Asa Sul. Estabelecimentos bancários, comerciais e lojas dos mais diversos tipos, sucursais dos grandes jornais e emissoras do país, concentram sua atividade na W-3, justamente denominada a 'Quinta Avenida' de Brasília.

(FIGURA 3.17)

Vista da W-3, tomada de bordo de um helicóptero. A moderna artéria 'formiga' de gente, dando a Brasília o aspecto da cidade moderna que não pode fugir à ação benéfica da iniciativa particular. À direita, um conjunto residencial geminado construído pela Caixa Econômica Federal; ao fundo, as casas da Fundação da Casa Popular; e à esquerda parte de uma Superquadra. (FIGURA 3.18)

(Revista Brasília, fev./abr. 1962, n. 50-52, p. 44)

No Correio Braziliense, continuavam as pautas de problemas cotidianos enfrentados pela cidade em consolidação, como a denúncia de existência de “infernhinhos” em uma quadra da W3 Sul. A denúncia foi seguida de resposta pelo órgão responsável, em que não havia sido encontrada “uma fórmula capaz de solucionar a falta de vistoria e de consertos nas residências da inacabada Quadra 48, que dentre outras coisas, não dispõe de telefones, iluminação pública, ajardinamento, mercadinhos e, principalmente, escolas” (IPASE CONSTRUIRÁ NOVOS, 1961, p. 8).

Ou seja, nos primeiros anos de Brasília, um período em que a avenida era considerada ponto de encontro e de comércio ativo, existiam também focos de atividades ilícitas e problemas de manutenção ou mesmo gestão da cidade que se iniciava. Além desse tipo de denúncia, nas notícias constavam outras reclamações



FIGURA 3.16 Comércio ambulante na W3. Autoria de Peter Scheier. Acervo do IMS. Disponível em: <https://ims.com.br/titular-colecao/peter-scheier/> Acesso em: 18 Jan. 2019.

de leitores como o estacionamento de taxis na W3 (RECLAMAÇÕES DOS LEITORES, 1961a, p. 6) e a fluidez do trânsito, ou ainda os restos de construção civil que ainda se amontoavam na W3 (RECLAMAÇÕES DOS LEITORES, 1961b, p. 5).



FIGURA 3.17 Blocos das 500. W3 como a “Quinta avenida de Brasília”. Fonte: Revista Brasília, fev./abr. 1962, n. 50-52, p. 44.



FIGURA 3.18 Vista aérea da W3 “formigando” de gente. Fonte: Revista Brasília, fev./abr. 1962, n. 50-52, p. 44.

Esses inconvenientes da vida cotidiana, presentes no Correio Braziliense, não eram notícias da Revista Brasília e também não se fixaram na memória coletiva. Na conversa com o segundo grupo de entrevistados (32 pessoas), ao menos 12 vivenciaram a avenida em algum momento entre 1957 e 1969. Suas lembranças valorizaram o comércio e as atividades cotidianas a partir da W3, e não se ativeram aos problemas “menores” de manutenção da avenida, tendo em vista que toda a cidade ainda era um intenso canteiro de obras, nos primeiros anos. Algumas das atividades relatadas, contudo, não esconderam os comportamentos ilícitos da época, como a presença de “infernhinhos” na sobreloja de um bar na avenida (Entrevistado 12, 2018).

Dentre as recordações, se destacam em especial, os estabelecimentos que costumavam frequentar, como as lojas: Papelaria Ritz, Hamilton (vendiam e consertavam máquinas de escrever), Casa do Barata, Solo-maq, Casa Iracema (lojas de ferragens e eletrodomésticos), Huddesfield (tecidos importados), Slaviero, Bibabô, Fofi (grandes magazines com foco em enxoval, roupas e até brinquedos), e restaurantes, bares e lanchonetes como Roma, Alabama, Caravelle, Flamingo, Mocambo, O Espanhol, Santa Clara, Montanhês e ainda os Supermercados da SAB (Serviço de Abastecimento de Brasília).

Vale observar que não só as lojas citadas ofereciam opções de comércio, serviços e lazer, mas também as sobrelojas eram utilizadas tamanha era a demanda por espaços. Aliás, a “W3 não era só comércio, mas oferecia vida noturna, bares e restaurantes. Sobrelojas eram muito importantes, onde se instalavam dentistas, consultórios, escritórios” (Entrevistado 16, 2018).



As lojas da W3 representavam o que havia de melhor na capital e também eram frequentadas por segmentos sociais diversos, incluindo o próprio Juscelino Kubistchek:

Quando eu cheguei, a W3 na década de 60 era um shopping, porque essas lojas, essas galerias, que eu trabalhei muito anos ali na galeria W3. Tinham joias, de um japonês, joias caras, até o presidente um dia entrou lá, o presidente Juscelino, entre outras pessoas importantes. Até tive a oportunidade de falar com o Juscelino duas vezes. (...) (Entrevistado A, 2017).

As próprias lojas de tecidos, armarinhos, costureiras e alfaiates, por exemplo, eram os grandes fornecedores de roupas da época, em um país que começava a

estruturar a confecção em grande escala, com o investimento em industrialização do Plano de Metas de JK. Assim, a instalação de grandes magazines, que vendiam roupas, brinquedos, tecidos, lençóis, como a Bibabô e a Fofi, representou uma grande mudança para a sociedade.

Da mesma forma, as lojas de ferragens e de eletrodomésticos traziam o que havia de mais moderno para a vida doméstica na capital de um país recém-industrializado. Alguns chegaram a se lembrar da primeira vez que viram um espremedor de laranja em um bar (Entrevistado 12, 2018), ou ainda do primeiro milk-shake provado (Entrevistado 11, 2018). A própria instalação de supermercados foi uma revolução na forma de comprar (FIGURA 3.19). Até então, as compras de mercadorias para



FIGURA 3.19 Supermercado na década de 1960. Autoria de Peter Scheier. Acervo do IMS. Disponível em: <https://ims.com.br/titular-colecao/peter-scheier/> Acesso em: 18 Jan. 2019.



FIGURA 3.20 Passeio na W3 Sul nos primeiros anos da cidade. Autoria de Peter Scheier. Fonte: Acervo do IMS. Disponível em: <https://ims.com.br/titular-colecao/peter-scheier/> Acesso em: 18 Jan. 2019.

casa eram feitas em feiras, abertas. O autosserviço, sem interferência dos vendedores (gritos, como lembra um entrevistado), em que havia liberdade de circulação e escolha de mercadorias era mais um símbolo de modernidade.

As lojas se mantinham abertas até a noite. A diversidade do comércio permitia que os habitantes da cidade resolvessem tudo em um só lugar (FIGURA 3.20). E, dentre os frequentadores assíduos da avenida, estavam aqueles que iam só passear, ver pessoas, porque era a opção de lazer que a capital em construção dispunha à época.

Tinha uma padaria que eu esqueci o nome dela, que fazia uma fila que ia até o final da quadra. (...) Mas é essas coisas entendeu? Ver gente. Ver pessoas. Você não vinha comprar nada, você vinha ver pessoas. O comércio ficava aberto até as 10h da noite. Meu pai mesmo ficava até as 22h. (Entrevistado C, 2017)

E ainda, a proximidade com a sede de sucursais dos jornais (provisoriamente instaladas nas quadras 708), o estabelecimento de bancas de jornais e revistas entre os blocos comerciais das quadras 500 e a alta circulação de pessoas fazia da W3 o local em que as informações chegavam rapidamente. “Todo mundo parava ali. (...) A W3 era a capital de Brasília” (Entrevistado 12, 2018).

### C. W3 como palco



FIGURA 3.21 Cine Cultura. Fonte: Acervo Gilberto Teixeira in GORGULHO, 2015.

A W3, contudo, não vivia apenas da relação comércio-residência. Muitas lembranças do período exaltavam os espaços culturais como o Cine Cultura, na 507 (FIGURA 3.21); a Escola Parque, na entrequadra 507/508; e o GTB, na entrequadra 505/506. O Cine Cultura foi demolido na década de 1980, e o GTB assumiu diferentes funções ao longo do tempo: a sigla remetia à sede do Grupo de Trabalho de Brasília, órgão que organizou a transferência de funcionários para a capital, também servia como restaurante popular (“bandejão”) e

tinha espaço para eventos. Entre as décadas de 1960 e 1970, o local se tornou a Biblioteca do Instituto Nacional do Livro (INL), até ser convertido em Biblioteca Demonstrativa de Brasília.

O Teatro Galpão e o Galpãozinho, (FIGURA 3.22), que configuram atualmente o Espaço Cultural Renato Russo, na quadra 508, também integram os espaços culturais do passado. Esses espaços assumiram as edificações anteriormente ocupadas pelos escritórios da Novacap. Não foram encontrados registros que esclarecessem as datas precisas de inauguração, porém, estima-se que a partir da década de 1970, os Teatros Galpão e Galpãozinho já estivessem em pleno funcionamento, devido aos registros fotográficos.

Esses espaços eram pontos de referência na época e concentravam a vida cultural da capital em desenvolvimento, conforme mostrou, em 1969, uma publicação do Correio Braziliense. “Como orientar-se em Brasília” trouxe o endereçamento da cidade e alguns problemas relacionados à circulação, como por exemplo “os ônibus só trafegam no sentido horizontal das Asas. (...) No sentido vertical só transitam pedestres ou carros de passeio ou de aluguel” (COMO ORIENTAR-SE EM, 1969, p. 3).

A publicação apresentou o GTB como um marco referencial da W3, que ainda não tinha sido registrado pelas mídias e que era de forte presença nas memórias, localizado na entrequadra 506/507 Sul. A matéria mostrou, junto com essa edificação, a indicação de vários comércios e usos buscados nas redondezas da avenida.

(...) o GTB é tão conhecido que podemos dizer que ele divide a W-3 em duas partes, antes e depois do GTB. A concentração dos bancos fica na quadra imediatamente depois do GTB (...); é em frente ao GTB que se deve entrar para ir ao Elefante Branco<sup>4</sup>, na W-5, à maioria dos colégios de ensino médio; várias casas de ferragens, de material de construção de armarinhos ficam antes do GTB; o Cine Cultura fica a uma quadra de distância do GTB; tal e tal (...). (COMO ORIENTAR-SE EM, 1969, p. 3).



FIGURA 3.22 Teatro Galpão e Galpãozinho vistos a partir da W2, 508 Sul. Autoria Nicolas Behr. Fonte: BEHR, N. *Beije-me: Retratos de uma geração brasiliense*. Brasília: Sigel Capital. 2009, p. 23.



FIGURA 3.23 Desfile da Miss Universo na avenida W3. Fonte: Revista Brasília, mai. 1962/set. 1963, n. 65/81, p. 31.

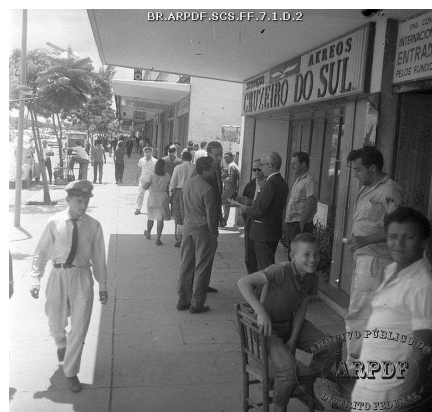


FIGURA 3.24 Visita do prefeito ao comércio da W3, em 1965. Fonte: ArPDF

Nessa descrição verifica-se, já na década de 1960, a ampliação da área de influência W3. Mesmo para atividades localizadas nas quadras 900, como as escolas, a W3 era referência para seu acesso. Da mesma forma, as memórias relatadas demonstravam a expansão do cotidiano a partir da via W3 Sul para atividades nas quadras 900, como os pequenos mercados e vendas nas entrequadras 700/900, escolas, igrejas; além das quadras 300 e 100, como o Clube de Vizinhança, a Igrejinha, bares e restaurantes nos comércios locais, dentre outros.

Além desses espaços, alguns avisos publicados no jornal, mostraram a ocupação das quadras 500 por outras instituições. Por exemplo, a escola de língua inglesa, Casa Thomas Jefferson, tinha sede em uma das lojas da W3 (FEIRA MUNDIAL DE, 1964) até se mudar para a sede definitiva na entrequadra 706/906, em 1974, e o Diretório Central dos Estudantes de Brasília possuía a sede nos “fundos” de uma droguaria, abrindo para a via W2 (DIRETÓRIO CENTRAL DOS, 1965).

A vida cultural e social da avenida, contudo, extrapolava as edificações específicas e invadia o espaço público: a avenida era um palco, sede de manifestações e comemorações do período. Em fevereiro, sediou o

primeiro desfile de escola de samba do Distrito Federal, Pioneiros de Brasília (CB/DA, 1962). Em abril, recepcionou o desfile da Miss Universo, em carro aberto do Corpo de Bombeiros, para “a maior multidão já concentrada nas avenidas da capital federal” (FIGURA 3.23 - Revista Brasília, mai. 1962/set. 1963, n. 65/81, p. 31). E em dezembro, a Associação dos Servidores Postais Telegráficos do Distrito Federal percorreu a W3 em uma passeata de protesto à ausência de residências para os funcionários do DCT na capital (SERVIDORES DO DCT, 1962).

Em 1965, a Revista Brasília voltou a escrever sobre a W3 como o principal



centro comercial de Brasília em uma matéria sobre a presença da iniciativa privada em Brasília, comparando com o projeto inicial de Lucio Costa: “O surpreendente crescimento da Av. W3, transformou-a no principal reduto do comércio local. Contudo, Lucio Costa localizou junto à Plataforma Rodoviária o Centro Comercial da Cidade” (Revista Brasília, 1965, n. especial, ano V, p. 16).

Em março de 1965, o comércio recebeu a visita do prefeito (FIGURA 3.24). Destaca-se a visita, pois essa mesma fotografia foi utilizada por trabalhos acadêmicos, como Garcia et. al. (2011, p. 59) e por Rocci (2017, p. 78), para ilustrar um dia comum na avenida, que apresentava grande movimento e vitalidade comercial, porém a fotografia retratava um evento especial. Outras imagens poderiam registrar a animação do comércio da avenida ao longo da década de 1960, como a FIGURA 3.25, que registrou o movimento em frente ao Cine Cultura, em 1964, ou ainda a FIGURA 3.26, na qual se nota a situação de agravamento do trânsito e necessidade de controle por um guarda, em 1969.

Para coroar o movimento político na avenida, embora não tenha sido noticiado, uma entrevistada relatou ocasiões de manifestação na avenida W3 contra a ditadura (Entrevistado 27, 2018). Em seu relato, ela lembrou a ocasião da Revolução de 64, em que sentiu muito medo, pelos acontecimentos serem tão próximos de sua residência. A manifestação na W3 teve concentração na praça 21 de Abril (entrequadra 707/708), ela habitava a quadra 707 e tinha acabado de ter seu primeiro filho. Comentou a repressão à manifestação e as fugas pelas casas das 700. O relato dessa entrevistada, apesar de

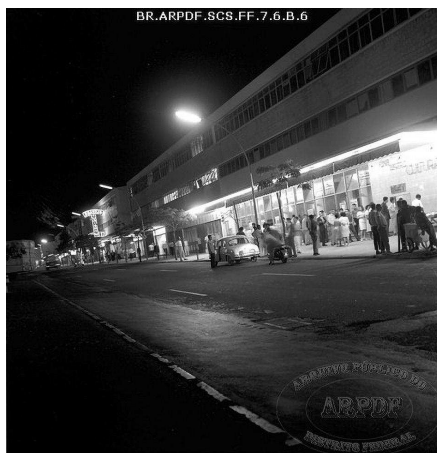


FIGURA 3.25 W3 noturna, em frente ao Cine Cultura, em 1964. Fonte: ArPDF.

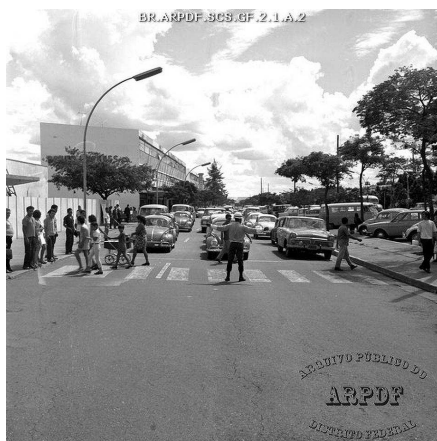


FIGURA 3.26 Organização do trânsito de veículos e pedestres, em 1969. Fonte: ArPDF.

ter sido o único oficialmente<sup>45</sup> colhido dentre os entrevistados para essa pesquisa, foi reforçado por outros elementos encontrados ao longo da pesquisa.

Na literatura consultada sobre a W3, a única pesquisa que abordou as manifestações durante a ditadura militar explicitamente foi o artigo de Brandão (2008), que trouxe o relato de um outro morador.

A W3 Sul serviu também, de palco para as manifestações estudantis, da década de 60, porque, segundo depoimento de um antigo morador, era mais fácil fugir pelas casas das 700 (que ainda não eram gradeadas) do que pela Praça dos Três Poderes. (BRANDÃO, 2008, p. 8).

Os outros trabalhos reforçaram a imagem da W3 como um local de manifestações culturais e cívicas, porém sem adentrar a esfera da ditadura militar. Esse período foi o cenário de um romance recém-publicado de Milton Hatoum. O escritor morou na capital do país entre 1967 e 1969, e trouxe sua experiência na W3 para o romance. Em suas palavras:

O ônibus para a Asa Sul parou no começo da W3, bloqueada. Desci por uma rua paralela, a W2, e, quando me aproximava do Cine Cultura, vi a Escola Parque e a praça Vinte e Um de Abril cercadas por viaturas policiais; a sirene de uma radiopatrulha me assustou, corri na direção da W1 e me encostei numa coluna de um bloco da 308, perto da Igrejinha. (HATOUM, 2018, p. 40)

Por fim, no acervo fotográfico dos Diários Associados, foi encontrada uma fotografia (não datada, mas parte de um catálogo sobre a Ditadura) da ocasião de manifestação estudantil da União Nacional dos Estudantes (UNE) na avenida W3 Sul (CB/DA, 1964). Pela presença de Honestino Guimarães na fotografia, estima-se que a manifestação tenha ocorrido antes de 1973, quando foi preso pela quarta vez e não retornou. Apesar disso, não foram encontrados registros da utilização dessa fotografia em matérias da época. A existência dessa fotografia, contudo, mostra que

45 Uma outra entrevistada comentou também sobre a presença de militares na avenida e, inclusive, da existência de um centro de detenção no final da W3 (entrequadra 512/513), porém esse comentário foi feito após o encerramento do processo de marcação dos pontos memoráveis nos mapas mentais e, portanto, após o término do registro “oficial” de suas lembranças. Vale a pena a investigação a fundo dessa pista em pesquisas posteriores.

a W3 era mais do que um eixo de circulação, ou um centro comercial, era um local de manifestação e de ativismo político-social.

Merecem especial atenção as manifestações contra a Ditadura esquecidas pela maioria dos entrevistados. É necessário apontar que os entrevistados eram orientados a narrar o próprio cotidiano na avenida. Sendo assim, é plausível que a maioria (dentre aqueles que vivenciaram o período em destaque) não se lembre, porque, de fato, não vivenciou as manifestações, sendo eventos que não fizeram parte do cotidiano e da história deles enquanto indivíduos. Esses fatos, contudo, fizeram parte história pública do país e poderiam estar mais presentes na memória coletiva da população.

A carência de elementos que fortaleçam a memória, como matérias de jornais, vídeos, filmes e fotografias, faz determinados acontecimentos ficarem cada vez mais opacos, e serem paulatinamente esquecidos. A ausência de notícias a seu respeito no Correio Braziliense e na Revista Brasília evidencia a materialização da censura e suas repercussões na paisagem da memória dos brasilienses.

Adentra-se, portanto, um período histórico em que há a presença de mais um filtro nas memórias e nos fatos noticiados, a censura do período da Ditadura Militar.

Um evento marcante ocorreu em 1969, quando Pelé desfilou na avenida W3 Sul em comitiva com os militares, para comemorar o seu milésimo gol. “Brasília parou ontem para receber e aclamar o Rei. (...) Ao passar, em carro aberto, pela W3, recebeu a maior manifestação já prestada a qualquer pessoa em Brasília” (PRESENÇA DE PELÉ, 1969, p. 1). Essa ocasião mostrou o espaço de manifestações políticas acolhendo os militares ao lado de um personagem aclamado pelo povo.

A mesma edição do jornal trazia uma carta de leitor particularmente interessante, em que o leitor reclamava que a decoração de Natal da cidade se resumia aos enfeites e luzes presentes na W3, trecho Sul, enquanto o resto ficava esquecido ou em situação de escassez de investimentos (CARTA DO LEITOR, 1969, p. 2). A decoração de Natal, os concursos de melhor vitrine para os comerciantes e também as decorações da avenida para o carnaval também estiveram presentes nas lembranças reunidas do período. Uma entrevistada contou que na época do carnaval fechavam a W3 para carros, e as pessoas ficavam andando a pé ou de bicicleta (Entrevistado 23, 2018). Outro adicionou que no último dia de carnaval, “os milicos” traziam a escola vencedora do Rio de Janeiro para desfilar em Brasília (Entrevistado 14, 2018).

Havia, assim uma vida pública, uma agitação na avenida, que não se reduzia apenas ao comércio ali instalado, mas também às condições oferecidas pela cidade (ainda em construção), em que a avenida W3 praticamente reinava absoluta nesses primeiros anos.

## 3.2. PLANOS EM CRISE: 1970–1981

---

### A. O sucesso inconveniente

Próximo ao décimo aniversário da cidade, a comparação com o projeto de Lucio Costa retornou às pautas do jornal em “Mexeram no plano residencial” (SIMÕES, 1970). A matéria registrou as alterações no Plano Piloto e trouxe a W3 Sul como uma alteração inconveniente, que permitiu a participação da iniciativa privada, mas trouxe problemas à cidade, principalmente em relação ao trânsito.

Inspirado no sinal da Cruz, o Plano Piloto de Brasília, na parte residencial, ao ser desenvolvida, sofreu improvisações e acabou com deficiência e desequilíbrio em vários setores. **O maior inconveniente**, porém, aconteceu no deslocamento da área comercial para a avenida W/3 Sul, que, de simples via auxiliar, passou a avenida de duas pistas, com tráfego intenso e problema de estacionamento. (...)

Sacrificou-se o plano urbanístico para que a iniciativa privada encontrasse melhores condições, principalmente no setor comercial. (...) O local destinado ao centro comercial, num dos ângulos do cruzamento dos eixos, estava longe desse centro residencial, não oferecendo, naquele momento, nenhum atrativo aos investidores. O remédio foi abrir ao comércio varejista o local destinado ao comércio atacadista que se situaria na W/3.

A consequência da modificação operada foi imediata. Grandes firmas se instalaram com lojas de armarinhos, utensílios domésticos, ferragens, e material elétrico. Agências bancárias e de empresas de aero-navegação, além de cinema, telefônica, agência de correios complementaram o quadro.

Dessa forma, o trânsito cresceu e a W/3 passou a ser frequentada pelo vendedor, pelo comprador, pelas mocinhas e pelos rapazes. (SIMÕES, 1970 – grifo meu).

A matéria trouxe informações bastante relevantes quanto às atividades que se instalavam na avenida W3 e a perspectiva dos problemas da época, que se restringiam ao trânsito de veículos e pouca oferta de estacionamento. Nenhum entrevistado comentou as diferenças entre o projeto de Lucio Costa e a realidade construída. Ainda que a discussão tenha aparecido no maior jornal da cidade, não foi suficiente para impregnar o imaginário da população entrevistada que vivenciava o local.

Além das discussões a respeito do desenvolvimento do Plano Piloto em relação à paisagem projetada, matérias e propagandas da época mostraram outros aspectos cotidianos da cidade, como obras no canteiro central, a inauguração de lojas e restaurantes, as demandas dos habitantes de Taguatinga pela “volta dos ônibus pela W3” (USUÁRIOS DOS TRANSPORTES, 1974), a conquista da urbanização na quadra 706 (URBANIZAÇÃO QUE CHEGA, 1974), a inauguração do viaduto conectando os trechos Sul e Norte da W3 no cruzamento com o Eixo Monumental.

As obras no canteiro central dessa época é um assunto polêmico entre os recordadores e comerciantes da área. A avenida W3 apresentava um fluxo intenso de trânsito, que foi reforçado pelo viaduto conector dos trechos Norte e Sul. O crescimento populacional ocorrido na década de 1970 também colaborou para o aumento da demanda. E assim, os canteiros centrais da avenida foram remodelados para acolher um maior número de retornos e cruzamentos. Essas alterações foram acompanhadas pelo fechamento de uma parte dos estacionamentos que servem às lojas no canteiro central.

Concomitantemente, ao longo da década de 1970, o Conjunto Nacional inaugurou as suas 3 etapas de construção. A coincidência cronológica dos fatos levou os comerciantes e habitantes a associarem o fechamento dos estacionamentos do canteiro central à inauguração do Conjunto Nacional.

A W3 é a única avenida que existe em Brasília. A única. (...) Todo o comércio era na W3. As maiores lojas, os magazines, tudo era na W3, o carnaval, as festas juninas, tudo era aqui na W3, lá mais pra cima um pouco. E nisso, veio um outro administrador, que naquele tempo não era governador, mandou fechar os canteiros, os estacionamentos do canteiro central. (...) Lá em cima [quadradas do início da W3] se

você olhar, é tudo fechado. E as lojas não tinham onde estacionar os carros, as lojas foram quebrando, quebrando, surgiu os shoppings, e foram mudando para os shoppings. (Entrevistado D. 2017).

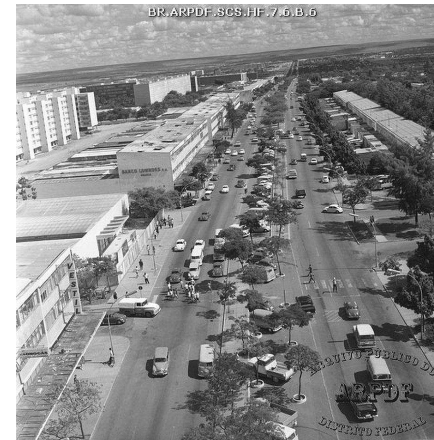


FIGURA 3.27 Vista aérea da W3 em 1970. Quadra 505/506 em destaque. Canteiros centrais sem cruzamentos. Fonte: ArPDF.

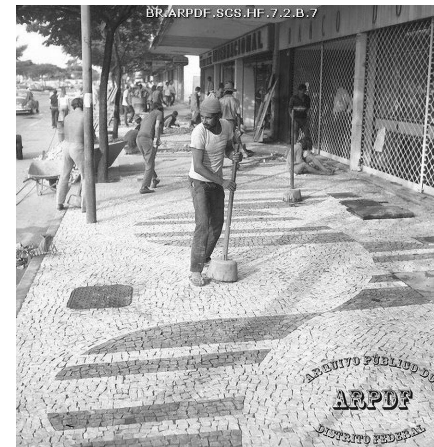


FIGURA 3.28 Obras de manutenção do calçamento na 507 Sul, em 1972. Instalação de pedras portuguesas. Fonte: ArPDF.

Um outro entrevistado chegou a afirmar: “O Sr. Aragão [dono de estabelecimento comercial na 504] me falou que, quando abriram o Conjunto Nacional, fecharam os estacionamentos no canteiro central para dificultar e levar a clientela para o shopping” (Entrevistado 24, 2018). Assim, a raiz do senso comum brasileiro de que a abertura dos shoppings esvaziou a W3 pode estar diretamente relacionada às obras necessárias para readequação do perfil viário da avenida, que – por sua vez – precisava absorver o fluxo de carros oriundos de seu “sucesso inconveniente”.

Ao mesmo tempo, discussões a respeito da construção de Brasília em comparação com o projeto original continuavam. Havia uma pressão da Associação Comercial para eliminar as interrupções nas vias W1 e L1 (entre as superquadras, conectando-as com a via W2), além de pedidos de alargamento da W4. Sobre isso, Lucio Costa respondeu “Seria o fim, seria um desastre romper as áreas de vizinhança com a W2, que precisa até de novos obstáculos e de pequenas construções de interesse local, a fim de que haja, realmente, um sentido residencial local, sossegado” (LUCIO COSTA PROPÕE, 1974, p. 9). Ademais, as construções à oeste das casas geminadas também foram discutidas pelo Sr. Geraldo Orlandi, engenheiro da Secretaria de Viação e Obras do GDF.



Quanto à existência de prédios comerciais e escritórios entre as Avenidas W/4 e W/5, disse haver exagero, pois é permitido à entidade proprietária do terreno apenas a construção da sede, destinando 30% da área para salas que abriguem serviços públicos e ministração de cursos de datilografia, línguas e similares. ‘Lojas, jamais’, enfatizou. (LUCIO COSTA PROPÕE, 1974, p. 9).

Essa foi uma das poucas informações encontradas a respeito do desenvolvimento das quadras nos Setores de Grandes Áreas. Ressalta-se que a taxa de ocupação da sede e disponibilização de parte do terreno a outras entidades prestadoras de serviços não foi encontrada na legislação urbanística.

Apesar das recomendações de Lucio Costa de não instalar comércio no Setor de Grandes Áreas oeste, dentre os estabelecimentos recordados pelos entrevistados estão as “vendinhas” diversas, em que se encontravam peixes, verduras, legumes e assemelhados. Essas edificações, térreas, brancas, configuradas por paredes de cobogós, se situavam nas entrequadras 700/900 (Entrevistados 14 e 19, 2018). Resgatar a existência dessas “vendinhas” complementa a paisagem reforçando o caráter de vizinhança e de complementação do comércio por atividades não previstas anteriormente no plano original.

A forma original dessas edificações não ficou eternizada nos registros fotográficos e não foram encontrados os projetos originais. Ainda hoje é possível ver resquícios dessas edificações (aparentemente semiabandonadas, como se vê na FIGURA 3.29 e na FIGURA 3.30), contudo, a maioria já foi demolida, dando lugar a outros prédios e funções.

Ainda no Setor de Grandes Áreas oeste (quadras 900 e entrequadras 700/900), os entrevistados recordavam de atividades e lugares que ainda existem, mas que deixaram de frequentar pela própria mudança de fase da



FIGURA 3.29 – Edificações nas EQS 712/912. Vista da W4. Autoria própria. Acervo da pesquisa.



FIGURA 3.30 Edificações nas EQS 712/912. Vista interna do lote. Autoria própria. Acervo da pesquisa.

vida, como as escolas primárias e secundárias e as instituições de ensino de línguas. Além dos estabelecimentos de ensino, as igrejas e paróquias das 900 também são recordadas com afeto e como parte do cotidiano em que se fazia a pé “na W3”.

No Correio Braziliense, outros acontecimentos foram registrados sobre a W3 ao longo da década de 1970, como brigas de bar, assalto, atropelamento, obras de recapeamento e do canteiro central, obras de edifícios, além de procissão religiosa. Em outubro de 1970, houve o anúncio do Departamento de Turismo (DETUR) de que a W3 não seria o centro das comemorações de Natal, sendo o evento transferido para o Eixo Monumental. Na ocasião também foi cancelado o concurso de vitrines entre os comerciantes, por falta de apoio da Associação dos Comerciantes do DF (ACDF). Essa pequena nota indicou uma grande mudança para a W3 no planejamento do governo, já que perdeu os holofotes para o Eixo Monumental e passou a assumir realmente um papel secundário (DETUR TEM PLANOS, 1970).

A partir da alteração de enfoque no Natal de 1970, estima-se que o carnaval e as demais comemorações tenham mudado de local também pela falta de notícias e fotografias desses eventos na W3 até 1975. A vitória em um jogo na Copa do Mundo de 1974, porém, foi comemorada, dentre outros locais, na W3 Sul. A multidão tomou as ruas e a animação foi comparada ao que se vivia nos carnavais. (O CARNAVAL DA, 1974).

Destacaram-se, ainda, matérias de cunho denunciativo em que se registravam as reclamações dos habitantes quanto a presença extrema de lixo, ratos, baratas na avenida (RATOS E BARATAS, 1974). Percebe-se também a permanência de atividades não residenciais nas quadras 700, com a publicação de anúncios de contratação em locais como a Empresa Olivetti ou até na Embaixada do Bangladesh, cujas sedes eram em casas das 700 (OLIVETTI DO BRASIL, 1974; EMBASSY OF BANGLADESH, 1974).

Em 1975, a comemoração do carnaval retornou para a avenida W3, onde se manteve e continuou sendo noticiado como sucesso até início da década de 1980. Brasília viveu, segundo as matérias, “o maior carnaval da história” (BRASILIA VIVEU SEU, 1975). O feito se deve ao retorno dos desfiles para a W3, ao investimento em ornamentação e iluminação da avenida, à presença de trio elétrico e ao maior estímulo às associações carnavalescas (BRASILIA VIVEU SEU, 1975). No mesmo ano, verificou-se a continuidade da problemática do trânsito em Brasília, sendo a W3 considerada um ponto crítico como a via mais movimentada do Plano Piloto desde a inauguração da cidade (A BATALHA DO, 1975).

As festas e a badalação da capital não se resumiam ao carnaval. Na década de 1970, há vários relatos de agitação social e lazer que envolvem a avenida. No setor hoteleiro sul, voltado para a W3, um entrevistado recordou da primeira boate aberta no Plano Piloto, a “Pilango” (Entrevistado 12, 2018). Ou ainda, o Restaurante Roma,



com 3 filiais (ao longo da avenida), que se destacava em sua atividade, ficando aberto inclusive ao longo da madrugada.

Nos anos 1970 o Roma foi majestade. Aqui passou todo mundo aqui. (...) De motorista de táxi a ministro, porque nunca foi um restaurante 5 estrelas, sempre foi um restaurante semipopular, vamos dizer assim. E aqui passou todo mundo, **porque eu não tinha concorrência**. Era fácil vencer. Hoje é bem mais difícil. Eu vivo da tradição. Eu vivo talvez pela qualidade. Não sei. Ai eu deixo pro consumidor dizer. (Entrevistado E, 2017 – grifo meu)

E ainda:

Às vezes [o Roma] fechava 5h [da manhã] com o restaurante cheio. Porque era final de semana, tinha as festas noturnas, e quando acabava era 4h mais ou menos 3h30, 4h, pessoal vinha tudo pra cá... **só tinha o Roma aberto, então o pessoal vinha pra o Roma**. (Entrevistado F, 2017 – grifo meu)

Pelos relatos ficou visível que havia poucas opções de lazer e que muitas delas se concentravam na W3, por isso a agitação social também estava concentrada nela.

Outros eventos que datam dessa época são os “pegas do CASEB<sup>46</sup>”. Ocasião em que os jovens motoristas se reuniam e disputavam corrida, de madrugada, em circuitos alternados, nas vias W2, W3, W4 e W5 (Entrevistados 14, 15 e 23, 2018). Esses encontros movimentavam a vida noturna das redondezas, apesar de serem proibidos. Em um dos relatos, a entrevistada contou que “morria de vontade de conhecer os famosos pegas do CASEB”, até que fizeram durante o dia e ela pôde ir conferir, justamente nesse dia a polícia apareceu: “nunca corri tanto!” (Entrevistado 23, 2018).

46 A sigla “CASEB” refere-se à Comissão de Administração do Sistema Educacional do Brasil, no entanto ela é designada ao Centro de Ensino Fundamental – CASEB, instituição escolar inaugurada um mês depois da nova capital, situado no SGAS 909.

## B. Paisagem desolada



FIGURA 3.31 Praça 21 de Abril, década de 1960. W3 sem árvores. Acervo Gilberto Teixeira in GORGULHO, 2015.



FIGURA 3.32 Túneis de árvores na W3 Sul. Foto de 2017. Autoria própria. Acervo da pesquisa.

Em meio às mudanças de enfoque das festividades do governo, das discussões sobre a adequação do Plano de Brasília e dos problemas cotidianos, a cidade foi assolada por uma crise na utilização de espécies vegetais exóticas, entre 1971 e 1972, com ataques severos de pragas na arborização que já se consolidava<sup>47</sup> (ALENCAR, 2008, p. 28). Parte da vegetação exótica, oriunda do Rio de Janeiro, havia sido plantada em 1961 na W3 Sul (espécie *Cassia simea Lam.*), que chegavam a atingir 8 metros de altura e tinham forte expressão na paisagem.

A situação contou com diversos pareceres técnicos e intervenções, que não obtiveram sucesso. O resultado foi a morte de aproximadamente 50 mil árvores adultas em 1976. Nesse contexto, a “Avenida W3 Sul apresentou um cenário desolador” (ALENCAR, 2008, p. 29). Este fato não foi lembrado nas retrospectivas históricas da W3 na literatura existente, mas teve influência no uso da avenida, pois, com a morte das árvores, houve

uma piora no desempenho bioclimático do espaço: o sol poente, antes bloqueado parcialmente pelas copas das árvores em crescimento, passava a castigar novamente as calçadas e fachadas das lojas.

Um dos entrevistados chegou a comentar o clima inóspito da W3 banhada por sol intenso (Entrevistado 16, 2018) à época em que as árvores eram pequenas, ou como na FIGURA 3.31 em que as árvores não haviam sido plantadas ainda. Outro

47 Essa informação não foi encontrada nos jornais disponíveis na Hemeroteca Digital entre 1970 e 1975, porém o livro de Francisco Ozanan Correia Coelho de Alencar, funcionário da Novacap e um dos grandes envolvidos na arborização de Brasília, trouxe o relato detalhado desse fato.

retomou as histórias contadas pela própria sogra, que dizia “Você não sabe a vitalidade que era isso aqui. E pense num calor. Era árido, era calor, mas era aqui que as coisas aconteciam” (Entrevistado 25, 2018).

Esse acontecimento foi importante, tendo em vista que na paisagem do passado as áreas verdes se fizeram muito presentes nas lembranças dos entrevistados, especialmente aquelas existentes entre as quadras das 700. Os jardins entre as casas foram relatados como locais de brincadeiras das crianças das vizinhanças, em que os recordadores relembrou com uma sensação de “liberdade” (Entrevistados 2, 9, 23 e 27, 2018).

Além disso, verificou-se nas conversas sobre a utilização da W3 Sul, no cotidiano presente, que a imagem mental da avenida está muito relacionada à presença das árvores (FIGURA 3.32). Os “túneis de árvores” foram comentados por diferentes entrevistados como uma característica positiva da avenida hoje (Entrevistados 4, 10, 18, 24, 29 e 32, 2018). À época do projeto do VLT, inclusive, foi criticado pela proposta de ter que derrubar as árvores existentes no canteiro central, e que de certa maneira, caracterizam a avenida.

Ainda na década de 1970, o desolamento do brasileiro se completou quando, em agosto de 1976, Juscelino Kubistchek morreu em um acidente automobilístico. A procissão com o corpo do ex-presidente passou pela avenida W3. O noticiário estimou:

(...) cerca de dez mil pessoas, cantando o tempo todo o Hino de Brasília, o ‘Peixe Vivo’ (...), ou o Hino da Independência. (...)

De vez em quando, gritava-se ‘o povo leva JK’, ou **reclamava-se a mudança do nome da avenida W3 Sul para JK.**

Às 18h50, surgiram na principal avenida comercial de Brasília os primeiros carros do cortejo fúnebre, todos com tarjas negras nas antenas. Logo em seguida vinham as milhares de pessoas, a pé, na maioria jovens. Os gritos de ‘democracia’, ‘viva JK’ e ‘Brasília é de JK’ surgiam espontaneamente. (A MULTIDÃO CANTA<sup>48</sup>, 1976, p. 9 – grifo meu)

48 As cópias microfilmadas deste evento no Correio Braziliense não se encontravam legíveis e, por isso, recorreu-se a uma mídia complementar, devido à importância do evento para a história da avenida.

Esse é um fato não comentado na literatura sobre a W3 e, apesar disso, extremamente simbólico para a história do espaço. JK foi o único presidente<sup>49</sup> cujo cortejo passou pela W3 Sul e foi, justamente, o presidente que construiu Brasília. A W3 Sul é uma importante conexão para o Cemitério, Campo da Boa Esperança, situado no Setor de Grandes Áreas à Oeste. Todavia, a reportagem mostrou que o percurso se tornou mais do que uma simples conexão viária. Os pedidos de mudança de nome da avenida W3 Sul para “avenida JK” demonstraram a existência de um afeto e um simbolismo que ultrapassa as estatísticas de atividade comercial ou fluxo de veículos.

Pode ser que a manifestação tenha sido isolada ou em pequena quantidade e, até por isso, nem tenha sido efetivada. Contudo, o cortejo em si foi um evento que reuniu milhares de pessoas, sem carros oficiais, sem batedores, em plena Ditadura Militar, em homenagem a um presidente que tinha estado em exílio voluntário até 1967. O retorno do ex-presidente banido à capital e a comoção generalizada da população foi demonstrado justamente na ocupação do espaço público, em homenagem ao idolatrado presidente JK, mas também tomou parte do movimento que reivindicava o retorno à democracia. Assim, o evento foi importante para estabelecer ligações afetivas e simbólicas da população com o espaço e, por isso, não pode ser ignorado.

Nas lembranças dos entrevistados, contudo, esses episódios específicos não repercutiram muito. Ninguém comentou a crise das árvores de 1976, e apenas uma entrevistada lembrou-se do cortejo de JK (Entrevistado 9, 2018). Outros acontecimentos, como o carnaval de rua na avenida, a comemoração de jogos das copas do mundo (de 1970 e 1978), os “pegas do CASEB” foram mais lembrados e demonstraram a permanência de uma vida cotidiana, de atividades sociais e de lazer na avenida, apesar da Ditadura.

Da mesma forma, apesar desses grandes eventos, as notícias dos jornais se voltavam aos assuntos mais cotidianos: movimentação de pessoas, obras de calçamento etc. Em abril de 1977, a matéria “Longos feriados prejudicam comércio” ilustrou a pauta com fotografia do comércio da W3, quase vazio em alguns pontos (LONGOS FERIADOS PREJUDICAM, 1977, p. 13).

49 O cortejo de Tancredo Neves, por exemplo, presidente que faleceu em um momento de transição importante para o país, representando o final da ditadura e reestabelecimento da democracia, passou pelo Eixão – Eixo Rodoviário.

### 3.3. PROJETOS PARA BRASÍLIA: 1982-2001

---

#### A. Comércio em disputa

A década de 1980 foi marcada pelo pedido da Associação dos Comerciantes de um projeto para transformar a avenida em um shopping horizontal, em uma ação praticamente reativa ao lançamento do Park Shopping na cidade. Havia a preocupação quanto à possibilidade de convivência da avenida com os centros comerciais<sup>50</sup> que se instalavam, como o Park Shopping. Na ocasião de lançamento desse empreendimento, o governador chegou a afirmar em discurso oficial que “a construção do shopping não deve atrapalhar o comércio da Avenida W/3 já que, segundo ele, aquele comércio é mais local, e atende aos moradores dos arredores” (LANÇADO O ‘SHOPPING’, 1982, p.9).

As demandas apresentadas a partir de então pela Associação dos Comerciantes da W3 se desdobravam na necessidade de criar uma estratégia para recuperar o status perdido nos últimos anos, em que a principal avenida comercial de Brasília havia se tornado uma via de tráfego (ARQUITETO CRIA FÓRMULA, CB, 15/11/1982, p. 8). O comércio local da avenida, contudo, já enfrentava problemas diversos.

Uma solicitação recorrente era pela remoção de oficinas mecânicas nas quadras 500, como visível na matéria “Comerciantes contra oficina na 512 Sul” (1982, p. 7), em que comerciantes e moradores reclamavam da instalação de uma oficina e argumentavam a incompatibilidade de atividades, pois o barulho e a fumaça oriundos do estabelecimento prejudicavam os arredores. Os envolvidos solicitavam a retirada da oficina para o “local adequado, no Setor de Oficinas Sul” (COMERCIANTE CONTRA OFICINA, 1982, p. 7).

Já as lembranças dos entrevistados, as oficinas mecânicas só apareceram nos

---

50 Lembrando que nessa época o Conjunto Nacional já havia concluído a sua terceira etapa de construção, e que o Gilberto Salmão também estava construído.

mapas que representam o presente da avenida. Inclusive um contraste apontado por alguns recordadores se trata expressamente da presença desse tipo de comércio na avenida (Entrevistado 11, 2018). Antes não tinha, e era bom. Hoje tem, e incomoda. No entanto, com a notícia citada fica mais claro que a resistência às oficinas é antiga.

O final de 1983 foi marcado por queda nas vendas e aumento de vendedores ambulantes na W3, por causa do desemprego crescente. Na matéria “Caem vendas na W/3” os comerciantes reclamaram o baixo volume de vendas, justificadas pelos “mesmos motivos de sempre, que já estão se tornando crônicos e sem perspectiva de solução” (CAEM VENDAS NA, 1983, p. 14). Os tais problemas crônicos apontados pela matéria são: 1) falta de estacionamento, 2) falta de manutenção do calçamento, além da 3) falta de investimento do Governo, que não havia, até o momento, providenciado uma decoração de Natal para a avenida. Na matéria, a entrevista com um comerciante que possuía uma loja na W3 e outra no Conjunto Nacional indicou que “(...), é frequente a pergunta de alguns clientes que procuram a loja do Conjunto Nacional: ‘a loja da W-3 ainda funciona?’. Para ele, este é um sinal de que a **W-3 está morta, ou então esquecida**” (CAEM VENDAS NA, 1983, p. 14 – grifo meu).

Mas não era só o comércio de rua que enfrentava problemas. Ainda em dezembro, um mês depois da inauguração do Park Shopping, anunciado como o maior shopping center da América Latina, os lojistas se sentiam ludibriados. A impressão era de que estava “tudo errado com o shopping”: o aluguel do metro quadrado era caro, bem como o condomínio, haviam taxas de administração que não constavam no contrato inicial, e o movimento de clientes ainda não era alto o suficiente para compensar as despesas do lugar (LOJISTAS DO PARK, 1983, p. 15).

Algumas considerações devem ser feitas sobre este momento de crise no comércio. No cenário mundial, o período coincide com a terceira fase da crise do petróleo (1979-1981), que teve repercussões nos preços de produtos no mundo inteiro. Ademais, o consumidor brasileiro passava por uma mudança de hábitos. A pesquisa da CODEPLAN da época apontou que a população passava a selecionar com maior cuidado os bens de consumo adquiridos, como um reflexo da evolução da atual situação econômica e financeira do país (BRASILIENSE ALTERA HÁBITOS, 1983, p. 13).

Para completar, as reclamações e a insatisfação com a paisagem da avenida passaram a abranger as casas das 700. Denúncias indicavam a situação de abandono da quadra 715 Sul. A falta de policiamento, de iluminação e de estacionamentos eram reivindicações antigas dos moradores. Um morador, que foi entrevistado pelo jornal, morava lá desde 1961 e afirmou ver a quadra se deteriorar (QUADRA ESTÁ SEMI-ABANDONADA, 1983, p. 13).

A relação comércio e residência na W3 continuou a se estremecer em 1984 quando uma matéria denunciava a perda de identidade da W3. Segundo ela, a construção de prédios residenciais nas quadras 500 era uma descaracterização da avenida (W3 PERDE SUA, 1984, p. 21). A matéria apontava como benefício a concretização de uma situação que já ocorria na clandestinidade, na forma de cortiços, e também como o aparecimento de uma nova opção para a habitação da classe média-baixa.

Fora as discussões sobre o plano original e a decadência do comércio, a vida cultural da W3 também estava em crise. Desde início de 1982, os registros mostram o Teatro Galpão, Centro de Criatividade e Cine Cultura fechados ou em reforma, associados às manifestações de artistas sem espaços para atuar ou com condições precárias de uso. Em 1983, o Cine Cultura foi demolido (BARBOSA, 1983); porém os problemas do Teatro Galpão continuaram em pauta, até 1990, quando se iniciou a reforma do local.

---

## B. Reviravoltas no cotidiano

Um evento importante de 1985 foi o fim da Ditadura Militar.

A redemocratização foi seguida por planos econômicos para tentar derrubar a alta inflação no Brasil. Economicamente o período era de instabilidade. A partir de 1989, houve uma relativa abertura do mercado brasileiro, com a redução de taxas de importação e simplificação do sistema tarifário. Os impostos sobre os produtos importados foram redimensionados tendo em vista a eventual produção nacional e as necessidades do mercado interno (em termos de matéria-prima, componentes e tecnologia) com a finalidade de aumentar a competição, além de eliminar algumas barreiras comerciais.

O cenário econômico abriu as portas para uma “nova” modalidade de compras: a Feira do Paraguai, local onde se encontravam produtos importados (especialmente do Paraguai) em preços muito baixos, já que não havia a contabilização do imposto sobre eles. A Feira se instalou em princípio nas calçadas da W3 Sul (POZZEMBOM, 1992; CAVALCANTI, 1994), sendo transferida para o estacionamento do Estádio Mané Garrincha em 1994. No final da década de 1990, em 1997 precisamente, a W3 registrou outra transformação nas formas de comprar, com a inauguração do Shopping Pátio Brasil em frente ao Setor Comercial Sul (OLIVEIRA, 1997). Essa transformação deveu-se à alteração na legislação da própria avenida, em 1996 (Decreto

N nº 596, Art. 25; e NGB 121/96, anexos 2 e 3).

Em 1997 também foi desenvolvido o projeto de Lei nº 1.780 de 25 de novembro, em que se discutiu novamente a revitalização da W3. O projeto de lei permitia a instalação de outros tipos de uso nos lotes lindeiros à W3, nas quadras 700. O projeto de lei não foi levado a diante, mas a diversificação de atividades e da forma física se manteve nas quadras 700, com o funcionamento por meio da Lei Distrital 1.171/1996 do “alvará precário”<sup>51</sup>.

Nesse contexto, a transformação física das casas das 700 já eram noticiadas desde 1991. As antigas casas populares quadras 700 começavam a dar lugar a sobrados, casas de dois andares (SOBRADOS SUBSTITUEM CASA, 1991, p. 8). Na matéria, foi apontado que as quadras das 700 constituíam uma área nobre do Plano Piloto e que a possibilidade de melhoria das casas populares evitava a proliferação dos cortiços e pensões, comuns nessas localidades. A falta de padronização das habitações, contudo, já incomodava alguns moradores e autoridades governamentais entrevistados pelo jornal.

Em meio a tantas transformações, no sistema político, na economia, nas compras e, até, nas edificações da avenida, é natural que a passagem da década de 1980 e 1990 tenha apresentado, também, transformações nos tipos de lembranças dos entrevistados.

Particularmente o convívio com os vizinhos e a liberdade da infância chamaram a atenção pelo contraste de relatos entre as gerações. As lembranças da infância livre nos gramados das 700 foram sendo paulatinamente substituídas pelas brincadeiras dentro de casa ou sob os pilotis das superquadras, e a W3 foi sendo associada à insegurança e ao perigo (Entrevistados 2, 6, 10 e 32, 2018). Um entrevistado relatou suas experiências de infância de meados da década de 1980, em que brincava livre de polícia e ladrão, “o limite era a Asa Sul e a própria cidade era o playground” (Entrevistado 25, 2018). Os mais novos não compartilharam dessas experiências. Dez anos mais tarde, em meados dos anos 1990, as lembranças de brincadeiras de infância não se expandem muito e se limitam à própria casa (Entrevistados 2 e 10, 2018) ou – no máximo – à rua local em frente à casa (Entrevistado 32, 2018). “A W3 era lugar de perigo! Eu não podia ir desacompanhada” contou uma recordadora, que associa a W3 à transgressão da adolescência, devido às proibições da mãe: “Qualquer coisa errada

---

51 A lei possibilita às Administrações Regionais, em seu artigo 6º, a concessão do alvará de funcionamento a título precário, mesmo desatendidas parcialmente as exigências quanto ao zoneamento e atividade pretendida, desde que, obviamente, demonstrado o interesse público.



que eu fosse fazer, encontrar alguém que a minha mãe não aprovava, por exemplo, era com o ônibus, pela W3” (Entrevistado 32, 2018).

Um evento marcante para a história da W3 ocorreu em 1997, quando jovens atearam fogo em uma pessoa que dormia no ponto de ônibus da 703 Sul. Essa pessoa era Galdino Jesus dos Santos, líder indígena que estava na cidade para tratar de questões relativas à demarcação das terras no sul da Bahia. O líder pataxó faleceu, com 95% do corpo queimado (UMA MORTE A, 2017, p. 21). A praça atrás do ponto de ônibus em que ocorreu a barbárie se tornou um ponto de memória, com a instalação de obras de arte dedicadas a Galdino.



**FIGURA 3.33** Praça do Compromisso EQS 703/704, 2019. Destaque para a escultura em homenagem a Galdino. *Autoria própria. Acervo da pesquisa.*



**FIGURA 3.34** Detalhe da escultura e grafite em homenagem a Galdino, 2019. Praça do Compromisso. *Autoria própria. Acervo da pesquisa.*

### 3.4. PAISAGEM RETROTÓPICA: 2002–2018

A década de 2000 se iniciou com a pauta da revitalização da W3, foram diversas matérias informativas sobre o processo, a necessidade, a tramitação do concurso, o resultado, a previsão de orçamento para a reforma e a própria desilusão com o processo que não se desenvolveu (CORDEIRO, 2002; MONTENEGRO, 2002; W3 EM REFORMA, 2002; XAVIER, 2002; BRANDIM, 2004; PIRES, 2009). Datam deste período os projetos governamentais e estudos acadêmicos (apresentados em 2.3. Paisagens atravessadas: do metropolitano ao local) que discutem a necessidade de revitalizar a W3, com propostas para o espaço público e para os parâmetros urbanísticos, nas quadras 500 e 700.

Em particular nas quadras 700, ao longo da década de 2000, o uso do espaço para comércio, serviços ou pousadas foram proibidos e cada movimento nesse sentido era noticiado (MADER, 2008; AMORIM, 2008). Essa situação se manteve até muito recente, sendo que várias hospedarias foram alvo de apreensão, fechamento e desmobilização em 2017 (OPERAÇÃO DA AGEFIS, 2017; MAIA, 2018).

Ao mesmo tempo, nesse período, a cidade viveu uma crise no transporte público, na qual o ônibus ganhou um concorrente informal: vans piratas, que percorriam o território por preços irrisórios, porém sem condições de oferecer segurança aos passageiros. O cenário de caos entre ônibus e vans na W3 era emblemático (RODRIGUES, 2003).

O “surto” das vans coincide com a adolescência de alguns entrevistados. Eles relataram que, apesar de irresponsável, o sistema de transporte alternativo facilitou muito a vida de adolescente (Entrevistado 18, 19 e 32, 2018). Pegavam o transporte, principalmente, para ir ao Pátio Brasil, shopping recém-inaugurado na avenida. Lá era o ponto de encontro com os amigos, cinema, passeios, lanches. “É triste falar isso, mas facilitou muito a vida, devido à quantidade de vans e ao valor! Só 1 real! Muitos programas que fazia com os amigos foram transferidos para o Pátio Brasil” (Entrevistado 18, 2018). Inclusive o grito dos cobradores ainda ecoa na memória dos entrevistados: “W3 Sul até o final é 1 real” (Entrevistado 18 e 19, 2018).

A sensação de insegurança e de perigo se agravou nessa época, em que os entrevistados relataram ocasiões de assaltos a mão armada, tiros e – até – assassinatos (Entrevistado 19, 25 e 32, 2018). Um deles lembrou especificamente de



FIGURA 3.35 Grades casas 700 (2019).  
Autoria própria. Acervo da pesquisa.



FIGURA 3.36 Grades casas 700 (2019).  
Autoria própria. Acervo da pesquisa.

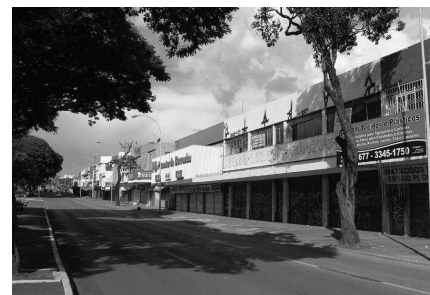


FIGURA 3.37 Comércio na 511 Sul. Destaque para a loja com anúncio de “Aluga-se”. (2019).  
Autoria própria. Acervo da pesquisa.

quando um aluno do CASEB foi morto em um dos bolsões de estacionamento da sua rua: “A rua ficou manchada de sangue por muito tempo” (Entrevistado 19, 2018). Relatou ainda a ocasião em que foi assaltado na esquina de casa, na área verde das 700. Apesar de ter vivenciado esses episódios, o recordador afirmou, com segurança, que nunca teve medo de andar por lá, não desenvolveu “essa paranoia” (Entrevistado 19, 2018).

O medo e a insegurança também foram os principais motivos elencados pela inclusão das grades e cercas nas casas. Um dos moradores entrevistados garantiu: “a minha [casa] tem grade, mas se todo mundo recuasse, eu tirava a minha [grade] com prazer (...). As pessoas se sentem seguras atrás de grade, mas cercam só pelo poder de posse e não utilizam a área adicionada” (Entrevistado 26, 2018). As grades nas casas das 700 foram características apontadas por vários entrevistados como pontos negativos da paisagem da avenida atual.

As notícias desse período permitiram, ainda, descobrir alguns usos não convencionais ao longo da avenida, que eram expostos após assaltos ou ações policiais, como saunas destinadas ao público homoafetivo nas quadras 700 e ainda uma casa de prostituição nas quadras 500 (ASA SUL: ASSALTANTES, 2015; POLÍCIA CIVIL FECHA, 2018). Esse tipo de ocupação já tinha sido comentado por uma entrevistada, que trabalhou na avenida e passou muito tempo procurando imóvel para alugar. Sobre os imóveis, afirmou: “A manutenção é zero. E os aluguéis são muito altos. (...) as lojas estão abandonadas e os



proprietários não tem interesse em alugar. Ninguém sabe o que acontece nas sobrelojas... prostíbulos? Cortiços? São quitinetes insalubres...”, afirmou que viu muita coisa “bizarra” em sua busca e acabou desistindo (Entrevistado 5, 2018).

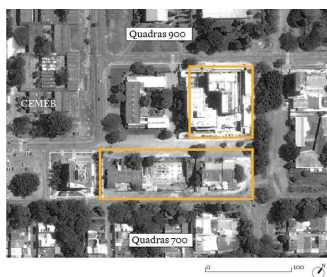
Outro comerciante, que tem seu negócio na 505 Sul, reforçou o abandono dos imóveis por parte dos proprietários (FIGURA 3.37): “A loja aqui ao lado está há 10 anos sem alugar, pagando IPTU. Os donos são proprietários de mais de um imóvel e não faz diferença para eles se está ocupado ou não. Mas faz diferença para a avenida” (Entrevistado 20, 2018).

Enquanto isso, nas entrequadras 700/900 houve a paulatina demolição das “vendinhas” de cobogós e construção de complexos de escritórios, clínicas, residências. A sequência de imagens das FIGURAS 3.38 a 3.40, ilustram a demolição de três prédios (as tipologias das antigas “vendinhas”) e a construção de um edifício enquanto os lotes laterais passaram a funcionar como estacionamentos. Outro lote na mesma entrequadra, ilustra mais uma mudança de escala e função nessa região, deixando de ser uma academia, para abrigar um complexo clínico.

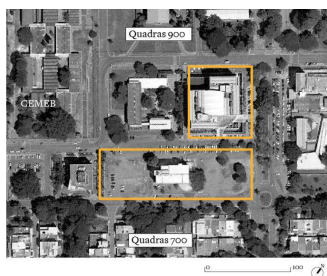
A mudança radical desses lotes não se resume às funções designadas, mas também às tipologias construídas. As edificações mais antigas, como o Colégio Elefante Branco (CEMEB - projeto de José de Souza Reis) construído em 1959; o Centro de Ensino CASEB (projeto de Germano Galler), 1960, ou a Aliança Francesa (projeto de Oscar Niemeyer - FIGURA 3.41), 1964, são prédios térreos, se integram ao contexto com jardins e espaços



**FIGURA 3.38** Vista aérea, 2002. Lotes em destaque, presença das “vendinhas” térreas. Fonte: Google Earth, adaptado pela autora.



**FIGURA 3.39** Vista aérea, 2013. Lote central, demolido. Fonte: Google Earth, adaptado pela autora.



**FIGURA 3.40** Vista aérea, 2018. Lotes laterais demolidos, lote central com edifício construído, para escritórios e clínicas. Fonte: Google Earth, adaptado pela autora.



**FIGURA 3.41** Aliança Francesa – SEUPS 708/908 (2017). Autoria própria. Acervo da pesquisa.



**FIGURA 3.42** Centro Clínico Via Brasil – SEUPS 710/910. (2017). Autoria própria. Acervo da pesquisa.



**FIGURA 3.43** Edifício San Marino – SEUPS 707/907 (2016). Autoria própria. Acervo da pesquisa.



**FIGURA 3.44** Espaço Cultural Renato Russo, em 2016. Autoria própria. Acervo da pesquisa.



**FIGURA 3.45** Espaço Cultural Renato Russo, em 2019. Autoria própria. Acervo da pesquisa.



**FIGURA 3.46** Detalhe grafite Renato Russo na fachada do Centro Cultural, 2019. Autoria própria. Acervo da pesquisa.



verdes em meio à arquitetura e fazem a conexão entre as quadras residenciais 700 e o Parque da Cidade. Os novos empreendimentos puderam mudar de escala, não só aumentando o gabarito, mas também em estilo arquitetônico, com propostas que desconsideram o contexto em que estão inseridos, como o Complexo Clínico Via Brasil (FIGURA 3.42), ou ainda, um exemplo menos escultórico, o edifício San Marino (FIGURA 3.43).

E assim, a mesma pauta de problemas do comércio, relacionados aos projetos de revitalização da avenida, se manteve até as matérias mais atuais com enfoque exclusivo nas quadras 500 e 700. As notícias da decadência são intercaladas com outras repletas de nostalgia, que trazem a avenida como um local tradicional de Brasília (LLEDÓ e SOUZA, 2013; ESPAÇOS QUE FIZERAM, 2014; CARVALHO, 2017).

Um ato pequeno, porém, simbólico, de investimento nas quadras 500 foi a reabertura do Espaço Cultural Renato Russo, na 508 Sul, no final do primeiro semestre de 2018, que estava fechado há 5 anos (GRIORI, 2018).

---

## A. Devaneios entre fatos e afetos

O resgate do passado pelos jornais e pelas memórias permitiu visualizar alguns fatos e afetos na história da avenida. A representação da W3 na mídia passou por 3 momentos claramente definidos. A Revista Brasília retratou o primeiro deles, a partir de 1958, no qual a W3 propriamente dita não apareceu, mas houve a exaltação da construção das casas populares nas quadras 700. Considerando o objetivo da Revista em documentar e divulgar detalhes da construção da nova capital, o direcionamento dessas reportagens indicava o apelo do governo, em garantir que haveria moradia suficiente para aqueles que migrassem para a nova cidade, próspera e moderna, que estavam construindo. Logo em seguida, a partir de 1959, também nas Revistas Brasília, a W3 apareceu retratada como a “Quinta avenida de Brasília”, avenida comercial moderna, composta pelos grandes magazines, tipologia comercial que acabava de se instalar no Brasil.

As reportagens do Correio Braziliense, até a década de 1980, trouxeram problemas cotidianos, informações sobre obras e manutenção das calçadas, estacionamentos e semáforos. Divulgavam, ainda, as festas e manifestações, cujo palco principal era sempre a avenida W3 até o ano de 1970, quando a comemoração do Natal (e a decoração da cidade) foi transferida para o Eixo Monumental. Por fim, a partir da década de 1980, as reportagens dos jornais Correio Braziliense, Jornal de

Brasília e Metrôpoles, tratavam a avenida como esvaziada, decadente e à beira de um colapso. Outras matérias que não possuíam necessariamente o caráter intervencionista, estavam recheadas de nostalgia e divulgavam o que ainda havia de tradição de Brasília presente ali, ou contavam a história de algum pioneiro.

Em específico sobre os blocos 500, as matérias giravam em torno dos problemas de esvaziamento da avenida (especialmente relacionados ao sistema de transporte e disponibilidade de estacionamento); das tentativas dos comerciantes de resgate do movimento comercial; dos projetos do governo, envolvendo mobilidade urbana e intervenção arquitetônica; ou ainda de exaltação dos comércios tradicionais e inovadores que se mantêm – com esforço – na W3. Além disso, foi possível constatar que mesmo nos tempos áureos, nas duas primeiras décadas, a W3 apresentava problemas de manutenção e infraestrutura; e as críticas voltavam a compará-la com o projeto original de Lucio Costa, em que ela deveria ter um papel secundário no Plano Piloto. O sucesso da W3 foi visto como um inconveniente para o Plano Piloto pelo público, essa visão foi mudando paulatinamente.

Quanto às quadras 700, recentemente elas foram noticiadas especialmente na ocasião de fechamento de atividades comerciais ou de prestação de serviços. Essa se tornou a maior pauta, inclusive, que norteou as discussões e as intervenções nessa área, de forma a ter repercussões na revitalização da avenida. Contudo, com a análise dos registros gráficos do passado, ficou claro que desde os primeiros anos, e se mantendo ao longo das duas primeiras décadas, as casas das 700 possuíam usos não exclusivamente residenciais, tendo funcionado como biblioteca, sede de diversos clubes e escritórios, entre outros.

Além dos eventos que aconteciam periodicamente, como o carnaval, o Natal, comemorações relacionadas ao futebol, que mobilizavam comerciantes, governo e a população em geral no investimento e usufruto do lugar, é necessário ressaltar os episódios especiais que foram parte importante da história da avenida e não foram retratados na maioria dos trabalhos já apresentados sobre a avenida. Eventos como o cortejo de Juscelino Kubistchek e as manifestações populares contra a Ditadura tiveram um certo peso histórico e não deveriam ser desconsiderados.

E mesmo eventos que não são necessariamente políticos, como a crise das árvores na década de 1970, que devastou a paisagem da W3, também teve pouca repercussão nos estudos sobre a avenida. As condições climáticas de usufruto do espaço pioraram bastante com a perda da massa arbórea. Contudo, ocasiões como estas são chaves para o entendimento do contexto histórico em que se verifica o paulatino esvaziamento e desinteresse no comércio disponível.

Por fim, para discutir vitalidade de comércio, há que se considerar aspectos

econômicos de forma um pouco mais abrangente. O final da década de 1970, também coincide com o período de crise internacional do petróleo, em que os preços dos bens de consumo sofreram aumentos, no mínimo, devido aos maiores custos com transporte. O brasileiro mudou os hábitos de consumo com as crises econômicas e até mesmo os shoppings, grandes estruturas projetadas para o consumo, tiveram dificuldades para se adaptar ao contexto em que se instalaram no início da década de 1980.

A mudança dos hábitos de consumo foi acompanhada também pela mudança do imaginário de consumo. Lojas de ferragens e eletrodomésticos, supermercados, lojas de tecidos, costureiras e alfaiates não representavam mais a modernidade na atualidade, mas sim hábitos do passado. E são esses os tipos de empreendimentos que se mantém (em maioria) na avenida. Os “comércios de bairro” das entrequadras 700/900 foram substituídos por grandes centros empresariais.

Além disso, os entrevistados relatam a substituição dos vizinhos das 700, acompanhando as transformações entre as fases da vida. O sentimento de vizinhança das 700 se desfez. A sociedade mudou. Mudança, essa, também relatada por Niemeyer em suas memórias:

Vivíamos naquela época como uma grande família, sem preconceitos e desigualdades. Morávamos em casas iguais, comíamos nos mesmos restaurantes, frequentávamos os mesmos locais de diversão [...]. Unia-nos um clima de confraternização proveniente de idênticos desconfortos. Agora, tudo mudou, e sentimos que a vaidade e o egoísmo aqui estão presentes e que nós mesmos estamos voltando, pouco a pouco, aos hábitos e preconceitos da burguesia que tanto detestamos [...]. Brasília mudou muito e isso nos deprime, (...). (NIEMEYER, 2006, p. 35-6)

Foi interessante observar no decorrer das entrevistas as contradições nas narrativas. No início, o comentário geral era sobre o estado de esvaziamento e a necessidade de revitalização da avenida, sendo que – dependendo da idade – o entrevistado não dispunha dos parâmetros para comparar com a realidade anterior, como um deles afirmou: “Acho que sempre vivi a decadência da W3” (Entrevistado 18, 2018). O estado atual é o estado que a pessoa conhece e é a mesma que está estampada em suas memórias mais antigas. Sendo assim, para conhecer o estado anterior, contrastante com a decadência, o entrevistado tem que se embasar nas memórias de seus pais, histórias, fotografias etc.

O relato da entrevistada mais jovem reforça essa situação. Comentou, por exemplo, que falaram para ela sobre a quantidade de lojas fechadas para alugar, mas isso não é algo que ela tenha percebido no seu dia-a-dia (Entrevistado 10, 2018). E ainda continuou “Pode não ser o melhor lugar para se fazer compras, mas tem de tudo um pouco. Padaria, farmácia, bar...” (Entrevistado 10, 2018).

Apesar do percurso, entre auge e decadência, abertura e fechamento de comércios, mortes, procissões, manifestações, carnavais, passagens, ônibus e vans, a W3 se manteve como um lugar do cotidiano. Não raras foram as vezes em que o entrevistado observou o mapa pronto ao final da conversa e se surpreendeu com a quantidade de coisas que ainda faz na avenida, ou nas suas palavras “O que a W3 oferece para a gente, a gente acaba usando. O serviço que aparece, para quem mora nessa região é muito mais fácil de usar” (Entrevistado 18, 2018). E ainda: “quando você para para pensar, a W3 tem muita vida” (Entrevistado 24, 2018).



## 4. CONCLUSÃO

O estudo da paisagem da cidade demanda a leitura de aspectos materiais, formas, e também imateriais, símbolos. Para isso, é necessário entender a arquitetura da cidade como um complexo dinâmico, sujeito a mudanças, e não apenas como uma imagem ou um cenário para a vida pública. Considera-se que a paisagem nasce a partir de um olhar. Os objetos e os espaços se comunicam com os observadores, carregando e reproduzindo as histórias ali concebidas ao longo dos anos. Assim, a eles são atribuídos valores e significados, que configuram o imaginário urbano.

O imaginário sobre a cidade é criado, também, a partir das experiências não vividas, mas narradas, memórias que são compartilhadas entre pessoas. Ele abriga a paisagem da cidade que se constrói socialmente, apoiado pelo acúmulo de camadas simbólicas sobrepostas ao material vivenciado. A configuração desse imaginário urbano influencia a percepção do local. E assim, o olhar moldado sobre uma paisagem não é imparcial.

No caso de paisagens projetadas, são traçados perfis e espaços ideais para uma sociedade fictícia. Quando executados, os discursos que inicialmente formularam os projetos podem se tornar parte da paisagem vivenciada, uma vez enraizados no imaginário coletivo. Exemplo deste fenômeno foi visto no planejamento e na construção de Brasília. A cidade foi símbolo de progresso do país e, hoje, as mesmas características que a tornam única e capazes de sustentar o discurso de modernidade proferido em sua concepção são criticadas pelo conjunto urbanístico que se derivou dela. À forma urbana e ao seu desenvolvimento posterior são



atribuídos os problemas enfrentados atualmente, como o zoneamento do Plano Piloto e usabilidade dos espaços; ou o caráter rodoviarista e a cidade contemporânea difusa, por exemplo. As decisões de projeto do passado são reavaliadas frente à situação presente.

Um lugar que foge a essa regra é a avenida W3 Sul. Mesmo sendo parte do núcleo planejado de Brasília, o local não foi construído tal qual o projeto de Lucio Costa. Assim, não se recorre ao projeto original para criticar a configuração atual, mas à paisagem do passado, sendo que o embasamento para comparação são as memórias dos pioneiros, reforçadas por fotografias e narrativas, que contrastam com a situação atual. O contraste entre a paisagem das memórias e o presente é tão intenso que, desde 1982, se articulam projetos de intervenção urbana na avenida.

O ponto de referência para estruturação das intervenções é o passado. Por meio de ações de melhorias do espaço público e de alterações nos parâmetros urbanísticos, as paisagens projetadas visam ao resgate da vitalidade e do dinamismo comercial que a avenida apresentou anteriormente. O estabelecimento do passado como uma situação ideal a ser reconstituída foi conceituada por Bauman como *retrotopia*, na qual as expectativas de felicidade da sociedade contemporânea encontram-se no passado, um lugar seguro, confortável e confiável; entendido, assim, como um lugar melhor do que o progresso incerto do futuro. Nesse sentido, traçam-se paisagens *retrotópicas*, nas quais o passado é imaginado como o futuro adequado para o presente, apoiado por memórias e lembranças, inebriadas por nostalgia, que fazem esquecer os fatos que tornavam o passado um presente igualmente imperfeito.

Isso ocorre porque a memória é rasa e seletiva. Mesmo embasada em objetos, fotografias, matérias de jornais e até mesmo edifícios e lugares da cidade, a narrativa histórica é parcial. Entre o lembrado e o esquecido, o passado e o presente, o construído e o vivenciado, se estabelecem os filtros do imaginário na paisagem vivenciada, determinando os espaços opacos e os com significados. Diante da W3 Sul narrada e vivenciada atualmente, a memória coletiva é o principal articulador desses filtros, o que mostra como algo tão frágil e abstrato como a memória poderia influenciar diretamente na constituição física dos espaços e na apropriação da cidade.

Aliás, no caso da avenida W3 Sul, foi possível identificar ao menos três filtros na composição da paisagem vivenciada. O primeiro filtro está na posição da W3 Sul como um espaço cotidiano e não monumental, na constituição da identidade da cidade. Brasília está comumente associada aos espaços modernos e monumentais, edifícios homogêneos e isolados no lote, circundados por grandes espaços vazios e áreas verdes. Contudo, há, também no núcleo planejado de Brasília, espaços que

escapam a essa lógica e que possuem uma dinâmica cotidiana urbana. Além disso, por ser um espaço cotidiano, em que se passa diariamente, suas fachadas, esquinas, percursos, são decorados pelo observador e se tornam paulatinamente opacos pela convivência e familiaridade.

Partindo do cotidiano, o segundo filtro age na atribuição de símbolos e significados ao local como espaço participante da história da cidade. Mesmo que não tenha sido projetado para isso, o espaço adquire memória própria, conta fragmentos da história da cidade e, com isso, alimenta o imaginário urbano coletivo. As experiências do passado, os pontos de encontro, as brincadeiras, os grandes eventos, são narrados entre gerações que não desfrutam das mesmas possibilidades. Um terceiro filtro age, então, ampliando o contraste entre a paisagem da memória e da vivência atual, em que se valoriza o passado em relação ao presente. Dessa forma, os espaços vivenciados na W3 Sul adquirem uma carga de opacidade que invertem a atenção do olhar.

Se o imaginário urbano do passado se construía a partir de pontos focais de interesse e atividades, a paisagem atual se monta a partir de espaços que estão esvaziados, com problemas de manutenção e malcuidados. Cria-se, ainda, a sensação de que é absolutamente necessária uma grande intervenção urbana para alterar essa paisagem. É, assim, que as paisagens de memórias ganham as fortes aliadas que são as paisagens projetadas. Elas remodelam o espaço vivenciado e indicam o caminho, as formas ideais, de maneira a concretizar o sonho de retorno àquela imagem do passado. E, dessa forma, essa idealização se mantém viva nos discursos e nos imaginários daqueles que estão envolvidos com a avenida. Tanto que os observadores ficam cegos para as próprias vivências e experiências atuais, situação que foi constatada ao longo das entrevistas e mapeamento da avenida. Independente do cotidiano e das atividades que as pessoas realizam na avenida, elas repetem o discurso de esvaziamento do espaço.

Os filtros de opacidade, camadas constituintes da paisagem, tem consequências para a análise e a vivência da W3 Sul atual. Primeiramente, essa opacidade desenvolve uma cegueira parcial, urbanística e morfológica, em que se consideram apenas a caixa viária, as quadras 700 e 500, para desenvolvimento dos projetos, sem repensar: 1) o papel metropolitano da avenida, em uma dinâmica global, ou 2) a integração e o desenvolvimento das quadras 900, em uma dinâmica local, como parte da área de influência da W3. O “engessamento patrimonial” requisitado pela memória coletiva se atém – parcialmente – às tipologias das 500 e das 700, e assim, a W3 analisada, estudada e redesenhada diversas vezes não condiz com a paisagem vivenciada do cotidiano, que é constantemente atravessada no sentido leste-oeste,

tendo em vista que as atividades desenvolvidas no SGAS possuem alta dependência da avenida em questão.

O segundo ponto se desenvolve na cegueira histórica, em que um discurso se consolidou como verdade absoluta da história, a ponto de serem esquecidos e desconsiderados outros eventos e contextos históricos importantes para a compreensão do processo. Por exemplo, repete-se constantemente a situação de esvaziamento e decadência da avenida W3 atribuindo os problemas atuais à chegada dos shoppings e consolidação dos comércios locais no passado. Contudo, o contexto de instalação desses equipamentos comerciais em Brasília coincide com uma época conturbada política e economicamente para o país. Entre a crise internacional do petróleo, a redemocratização política e a estabilização da economia nacional, o brasiliense alterou seus hábitos de consumo e todo o comércio – não só a W3 – sentiu o choque.

No âmbito local, a chegada dos shoppings coincide com a explosão demográfica absorvida pelo Distrito Federal, entre as décadas de 1970 e 1980. Com isso, a W3, que era a principal e mais movimentada avenida de Brasília, teve que se readaptar para acomodar o fluxo crescente de veículos e pessoas, com a instalação de semáforos, cruzamentos e retornos, no canteiro central, diminuindo a quantidade de estacionamentos disponíveis. A coincidência dos eventos chega a repercutir na memória de alguns personagens como algo planejado e desejado pelos executores, que visavam à diminuição da atratividade da W3. No entanto, a descentralização do comércio e dos serviços da W3 ao longo da consolidação de Brasília foi, de fato, planejada, mas também, necessária para a distribuição econômica entre os centros que se formavam na mancha urbana da capital em crescimento.

Além disso, a constante repetição da pauta levou ao esquecimento outras ocasiões de peso histórico que ocorreram na avenida e que não são comentadas na maioria das análises históricas desenvolvidas até então, como o cortejo de Juscelino Kubistchek, homenagem ao presidente que construiu Brasília, em plena Ditadura Militar. Sem comentar as manifestações que também ocorreram na época da Ditadura e às quais se tem acesso apenas a pequenos fragmentos, mas que tiveram influência no uso do espaço na época. Ou ainda, e em menor escala, a crise das árvores que devastou a massa arbórea da avenida, que hoje faz parte da sua identidade afetiva, conforme indicado pelos usuários do espaço.

Por fim, com os filtros de opacidade da paisagem vivenciada, desenvolveu-se também uma cegueira afetiva. Por que, afinal, o passado é lembrado com nostalgia? A W3 Sul ofereceu aos recém-chegados candangos, um porto seguro para instalação. Não só. As tipologias construídas nessa ocasião se assemelhavam às edificações

conhecidas de outras cidades. Em uma cidade completamente nova e que prometia ser diferente de tudo aquilo que se já havia sido visto antes, os pioneiros encontraram um espaço que lhes parecia familiar, em que era possível se identificar e se reconhecer.

A W3 era o local de tradição e de conexão com as paisagens pré-modernas já conhecidas, mas também era o local onde a modernidade chegava e se exibia. As lojas das 500, que puderam se instalar de forma definitiva, em meio ao contexto de provisoriamente da construção, traziam para a capital federal o que havia de moderno no mercado. Eletrodomésticos, tecidos importados, supermercados, lavanderias, esses elementos representavam a modernidade anunciada da época e chegavam primeiro na W3 Sul. Nesse contexto, há a criação de laços afetivos dos habitantes com o local, que não se expressam somente pelas formas e funções, mas são amarrados pela vivência.

Ainda, parte desse contexto afetivo, há que se considerar o envolvimento comunitário na construção da capital federal. Os pioneiros compartilhavam o sentimento de progresso do país com a construção de Brasília, de orgulho por estar fazendo parte do processo, ou simplesmente de esperança em uma vida melhor a partir dessa nova empreitada. Na W3 habitava uma comunidade, unida, inclusive pela falta de opção. Os vizinhos eram os amigos. A mobilidade eram os pés. O ponto de encontro era a W3. Não havia alternativas.

Assim, a W3 se tornou símbolo de tradição e modernidade. No passado, representou algo para a população local, que extrapola a dicotomia forma e função, e que nenhum projeto de intervenção urbana conseguiria reproduzir fielmente. Se trata justamente da dimensão imaterial e simbólica que compõe a paisagem, que também está sujeita a transformações. Tal qual a paisagem de Brasília planejada, que era antes associada à modernidade e progresso do país e passou a ser encarada na contemporaneidade como um espaço segregado, fragmentado e pouco democrático; a paisagem da W3 Sul do passado é associada ao comércio, lazer, o ponto de encontro, enquanto a do presente passou a ser vista como um espaço decadente, degradado e vazio. O caso da W3 Sul registra, inclusive, a flexibilidade da cidade moderna, tida em muitas críticas como rígida, artificial e sem memória. A experiência vivida moldou a paisagem e transformou a avenida.

O registro se sintetiza no contraste. Reverberando a forma como é tratada a relação entre o projetado e o construído, entre o narrado e o vivenciado, entre o passado e o presente, na arquitetura e no urbanismo. Uma relação de confronto e comparação entre “sucessos e fracassos”, entre o que deveria ser e o que se tornou. No entanto, essa relação poderia ser de complementaridade, visto que as camadas

não são excludentes, mas aditivas. Afinal, os projetos, as histórias, as memórias se tornam camadas do imaginário urbano que compõe o conjunto da paisagem vivenciada. Sob essa perspectiva, a W3 Sul sai da sombra do seu passado e é possível visualizá-la a partir da complexidade de camadas diversas paisagens que compõem o espaço vivenciado.

Dessa forma, o presente trabalho se constitui em mais um ponto de vista sobre a W3, e não em uma verdade absoluta e irrefutável, mas uma análise que trouxe novas lentes para olhar o espaço esperando que sirva de gatilho para pesquisas e projetos urbanos posteriores.



**FIGURA 4.1** Bancas de jornais e revistas que se reconfiguraram. Sebo Cultural entre blocos comerciais, 2019. *Autoria própria. Acervo da pesquisa.*



**FIGURA 4.2** Bancas de jornais e revistas que se reconfiguraram. Chaveiro entre blocos comerciais, 2019. *Autoria própria. Acervo da pesquisa.*



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALENCAR, F. O. C. D. **Arborização urbana no Distrito Federal: história e espécies do cerrado**. Brasília: Novacap, 2008.
- BAUMAN, Z. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- BAUMAN, Z. **Retrotopia**. 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2017.
- BELANGER, P. Is Landscape Infrastructure? In: DOHERTY, G.; WALDHEIM, C. **Is Landscape.? Essays on the identity of landscape**. New York: Routledge, 2015.
- BOSI, E. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- BOSI, E. **Tempo vivo da memória: ensaios de psicologia social**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.
- BRAGA, M. **O concurso de Brasília: sete projetos para uma capital**. São Paulo: Cosac Naify, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, Museu da Casa Brasileira, 2010.
- BRANDÃO, V. B. **W3 Sul, ontem, hoje e amanhã: os dilemas de uma avenida modernista**. Rio de Janeiro: 8º Seminário Docomomo - Brasil, 2008. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/189.pdf>>. Acesso em: 15 mai 2016.
- BRANDÃO, V. B. **Brasília, a cidade patrimônio e sua escala residencial: preservar o quê? E por quê?** Brasília: Tese (Doutorado) - Universidade de Brasília, 2013.
- BRASIL. **Carta da Pesquisa Histórica no IPHAN**. [S.l.]: [s.n.], 2008.
- CAMARGO, L.; BRASIL, L.; SABOIA, L. **Mapeando Memórias em la avenida W3 Sur, Brasilia**. II Congreso Internacional ISUF-H. Ciudad y formas urbanas. Zaragoza: Prensas de la Universidad Zaragoza. 2018. p. 33-43.
- CARPINTERO, A. C. **Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil**. São Paulo: [s.n.], 1995.
- CASTRO, S. R. V. D. **Taguatinga: ontem e hoje**. Brasília: Arquivo Público do Distrito Federal - ArPDF, 2005.
- CAUQUELIN, A. **A invenção da paisagem**. Tradução de Marcos Marionilo. São Paulo: Martins, 2007. (2000).
- CEBALLOS, V. G. D. **"E a história se fez cidade.": a construção histórica e historiográfica de Brasília**. Campinas: Universidade Estadual de Campinas (Dissertação de mestrado), 2005.
- CEBALLOS, V. G. D. **Memórias, tramas e espaços: a história de Brasília construída pela fala dos moradores de Sobradinho-DF**. Campinas: Universidade Estadual de Campinas (Tese de doutorado), 2014.
- CERTEAU, M. D. **A invenção do cotidiano: Artes de Fazer**. Petrópolis: Vozes, v. I, 1998.
- CHOAY, F. **O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. 7ª. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- COHEN, J. L. **O futuro da arquitetura desde 1889**. Tradução de Donaldson M. Garschagen. São Paulo: Cosac Naify, 2013.
- COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL. **Memória: A história do Metrô-DF. Site do Metrô-DF**, 2015. Disponível em: <[http://www.metro.df.gov.br/?page\\_id=4832](http://www.metro.df.gov.br/?page_id=4832)>. Acesso em: 12 Dezembro 2018.
- COOPER, B. **Mapping Manhattan: a love (and sometimes hate) story in maps by 75 new yorkers**. New York: Abrams Books, 2013.
- CORBUSIER, L. **A Carta de Atenas**. São Paulo: HUCITEC, EDUSP, 1993.
- COSTA, L. **Relatório do Plano Piloto**. Rio de Janeiro. 1957.
- COSTA, L. **Brasília Revisitada 1985/1987: Complementação, preservação, adensamento e expansão urbana**. Brasília: Brasil, 1987.
- COSTA, M. E.; LIMA, A. V. **Brasília 57-85: do plano-piloto ao Plano Piloto**. Brasília: TERRACAP, 1985. Disponível em. [http://bd.camara.leg.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/35039/brasilia\\_57\\_85\\_terracap.pdf?sequence=1](http://bd.camara.leg.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/35039/brasilia_57_85_terracap.pdf?sequence=1). Acesso em 20 de outubro de 2018.
- CULLEN, G. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 2015.
- DE ALBA, M. **Mapas mentales de la Ciudad de México: una aproximación psicosocial al estudio de las representaciones espaciales. Estudios Demográficos y Urbanos**, Distrito Federal, 2004. 115-143.
- FICHER, S. et al. **Os blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto de Brasília**. In: LEITÃO, F. **Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro**. Brasília: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009. p. 254-269. ISBN 978-85-61054-01-4.
- FICHER, S.; PALAZZO, P. P. **Os paradigmas urbanísticos de Brasília**. 11º Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, ANPUR. Salvador: Cadernos PPG-AU. 2005. p. 49-71.

- FICHER, S.; SCHLEE, A. R.; FRANCISCONI, J. G. Brasília, causos e casuísmos patrimoniais. In: FERNANDES, E.; ALFONSIN, B. **Revisitando o instituto do tombamento**. Belo Horizonte: Fórum, 2010. p. 357-374.
- GARCIA, C. et al. Passado, Presente e Futuro de uma avenida moderna: W-3, Brasília. In: HOLANDA, F. D. **Arquitetura e Urbanidade**. 2ª. ed. Brasília: FRBH, 2011. p. 56-93.
- GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Plano de Ocupação e Uso do Solo**. Brasília: [s.n.], 1990.
- GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Termo de Referência para o Concurso de Ideias e Estudos Preliminares de Arquitetura e Urbanismo para a Revitalização das Vias W3 Norte e Sul**. Brasília: Sudur, 2002.
- GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial**. Brasília: [s.n.], 2009.
- GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília** - PPCUB: Prognóstico, Diagnóstico Preliminar, Diagnóstico Final, Planilha de Parâmetros Urbanísticos, Minuta de Lei. Brasília: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação, 2010a. Disponível em: <<http://www.sedhab.df.gov.br>>. Acesso em: 14 mar. 2018.
- GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Revitalização da Avenida W3 Norte e Sul**: Documento Técnico. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente - SEDUMA, 2010b.
- HALBWACHS, M. **A Memória Coletiva**. Tradução de Beatriz Sidou. São Paulo: Centauro, 2006.
- HATOUM, M. **A noite da espera**. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.
- HOLANDA, F. (.). **Arquitetura & Urbanidade**. Brasília: FRBH, 2011.
- HOLANDA, F. D. Via W-3, Brasília: Nossa futura Broadway? In: IPHAN **Patrimônio em Transformação**: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília. Brasília: Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Distrito Federal, 2017. p. 78-89.
- HOLSTON, J. **The modernist city: An anthropological critica of Brasília**. Chicago: The University of Chicago Press, 1989.
- IBGE. **População estimada**. [S.l.]: Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente com data de 1º de julho de, 2018.
- INDOVINA, F. **Trasformazioni dela citta e del território all'inizio del XXI secolo: L'achipelago metropolitano**. La metropolizzazione del territorio: Nuove gerarchie territoriale. [S.l.]: Tópico temático. 2003.
- KUBITSCHKEK, J. **Por que construí Brasília**. Brasília: Senado Federal, 2000.
- LEITÃO, F. D. C. **Do risco à cidade**: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964. Brasília: Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós Graduação, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2003. Disponível em: <<https://docomomobsb.org/2015/03/07/do-risco-a-cidade-as-plantas-urbanisticas-de-brasilia-1957-1964%20>>. Acesso em: 15 jun. 2016.
- LUCHIARI, M. T. A resignificação da paisagem no período contemporâneo. In: ROSENDAHL, Z.; CORREA, R.; (ORG) **Paisagem, imaginário e espaço**. Rio de Janeiro: Eduerj, 2001. p. 9-28.
- LYNCH, K. **A imagem da Cidade**. Tradução de Jefferson Luiz Camargo. 3ª. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.
- MALRAUX, A. Brasília, capital da esperança. In: XAVIER, A.; KATINSKY, J. **Brasília**: antologia crítica. Tradução de Dorothée de Bruchard. São Paulo: Cosac Naify, 2010. p. 53-57. Discurso proferido em Brasília pelo Ministro de Assuntos Culturais da França em 25/08/1959.
- MASCARENHAS, G. M. **O comércio local de Brasília**: Projeto e Configuração da Rua da Igrejinha. Brasília: Universidade de Brasília (Dissertação de Mestrado), 2013.
- MEDEIROS, A. E.; CAMPOS, N. Cidade projetada, construída, tombada e vivenciada: pensando o planejamento urbano em Brasília. In: PAVIANI, A. **Brasília 50 anos**: da capital a metrópole. Brasília: Universidade de Brasília, 2010. p. 137-161.
- MEDEIROS, V. A. S. D. **Urbis Brasiliae ou sobre cidades do Brasil**: inserindo assentamentos urbanos do país investigações configuracionais comparativas. Brasília: Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, 2006.
- MEIRA, R. R. **Frente ou Fundo**: A inserção da casa unifamiliar na escala residencial do Plano Piloto de Brasília. Brasília: Universidade de Brasília (Dissertação de Mestrado), 2013.
- MELO, V. M. Paisagem e Simbolismo. In: ROSENDAHL, Z.; CORREA, R.; (ORG) **Paisagem, imaginário e espaço**. Rio de Janeiro: Eduerj, 2001. p. 29-48.
- MOSCOVICI, S. **Representações sociais**: investigações em psicologia social. Tradução de Pedrinho A. Guareschi. Petrópolis: Vozes, 2009.

- NIEMEYER, O. **Minha experiência em Brasília**. 4ª. ed. Rio de Janeiro: Revan, 2006.
- OLIVEIRA, A. E. A. Veículo leve sobre trilhos: uma aplicabilidade no sistema de transportes de Brasília. **Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia**, Resende, RJ, n. 13, 2016.
- PANERAI, P. **Análise Urbana**. Tradução de Francisco Leitão. Brasília: Universidade de Brasília, 2006.
- PAVIANI, A. Brasília, capital (ainda) polinucleada. In: XAVIER, A.; KATINSKY, J. **Brasília - Antologia Crítica**. São Paulo: Cosac Naify, 2012. p. 427-433.
- PDAD. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios**. Brasília: CODEPLAN, 2015.
- PESAVENTO, S. J. História, memória e centralidade urbana. **Nuevo Mundo Mundos Nuevos**, [Online], 5 Janeiro 2007. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/nuevomundo/3212>>. Acesso em: 9 Maio 2018.
- PORTAL VITRUVIUS. Concurso Público de Preliminares de Arquitetura e de Urbanismo para Revitalização das Vias W3 Sul e W3 Norte. **Projetos**, São Paulo, 2002. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/02.021/2174>>. Acesso em: 15 outubro 2016.
- RIBEIRO, R. J. D. C.; TENÓRIO, G. D. S.; HOLANDA, F. D. **Brasília: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.
- RIBEIRO, S. B. **Brasília: memória, cidadania e gestão do patrimônio cultural**. São Paulo: Annablume, 2005.
- ROCCI, A. L. C. **Reintegração da avenida W3 Sul à dinâmica urbana de Brasília: adequabilidade das intervenções e dos instrumentos de gestão urbana**. Brasília: Dissertação de Mestrado - Universidade de Brasília, 2017.
- ROSSETTI, E. P. Plano Piloto/Quadras 700: Questões para refletir sobre Brasília. **Universitas: Arquitetura e Comunicação Social**, Brasília, 11, jul./dez. 2014. 1-6.
- ROSSI, A. **A Arquitetura da Cidade**. Tradução de Eduardo Brandão. 2ª. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- SABOIA, L. **Brasilia and the modernist void: the central bus station and the struggle for cultural recognition**. Leuven La Neuve: Université Catholique de Louvain, 2009.
- SABOIA, L.; MEDEIROS, A. E. **Brasília, discurso ou narrativa?** Questões sobre preservação e identidade cultural. Brasília: 9º Seminário Docomomo Brasil. 2011.
- SANT'ANNA, C. VLT? Só em 2018. **Brasília por Chico Sant'Anna**, 2014. Disponível em: <<https://chicosantanna.wordpress.com/2014/02/08/vlt-so-em-2018/>>. Acesso em: 07 Abril 2017.
- SANTOS, F. S. **Veículo leve sobre trilhos: Simulação do impacto ambiental acústico em Brasília**. Brasília: Dissertação (Mestrado em Transportes Urbanos) - Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, 2016. 105 p. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/21877>>. Acesso em: 13 Abril 2017.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4ª. ed. São Paulo: Edusp, v. 1, 2012. 384 p. ISBN 9788531407130. Coleção Milton Santos.
- SCHVASBERG, B. O Processo de Planejamento Urbano e Territorial de Brasília. In: SABOIA, L.; DERNTL, M. F. **Brasília 50+50: cidade, história e projeto**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2014. p. 50-65. ISBN 978-85-230-230-1102-4.
- SCHWARCZ, L. M.; STARLING, H. M. **Brasil: uma biografia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.
- SECCHI, B. **A cidade no século vinte**. São Paulo: Perspectiva, 2009.
- SERAPHIM, A. P. A. C. C. Ocupa a W3 Sul: um estudo para a reabilitação da avenida. CODEPLAN - **Texto para Discursão**, Brasília, n. 42, Maio 2018.
- SILVA, A. et al. W-3, Brasília: A luta do dragão do consumo contra a santa sociabilidade. IX **Encontro Nacional da ENPUR: Ética, Planejamento e Construção Democrática do Espaço**, Rio de Janeiro: Anais, Editora UFRJ, 2003. 624-635.
- SIMMEL, G. **A filosofia da paisagem**. Tradução de Artur Morão. Covilhã: Universidade da Beira Interior, 2009. Col. Textos Clássicos da Filosofia.
- SOUSA, N. H. B. D.; MACHADO, M. S.; JACCOUD, L. D. B. Taguatinga: uma história candanga. In: PAVIANI, A. **Brasília: Moradia e Exclusão**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1996. p. 53-79.
- SPOSITO, M. E. B. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L. e PINTAUDI, S. M. (org.). **A Cidade Contemporânea: Segregação Espacial**. São Paulo: Contexto, 2016. p. 61-93.
- VEYNE, P. **Como se escreve a história**. 4ª. ed. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2008.
- VIDAL, L. **De Nova Lisboa a Brasília: a invenção de uma capital (séculos XIX-XX)**. Tradução de Florence Marie Dravet. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2009.
- ZUCCONI, G. **A cidade do século XIX**. 1ª. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016.



---

## Imagens

- BARBOSA, Gilberto; Correio Braziliense; Diários Associados. **Interior do Cine Teatro Cultura em demolição**. Brasília, 21 dez. 1983. 1 fotografia. Disponível em <http://www.dapress.com.br/>. Acesso em: 2 out. 2018.
- CAVALCANTI, Ivaldo; Correio Braziliense; Diários Associados. **Feira dos importados (Feira do Paraguai) na W3 sul**. Brasília, 22 abr. 1994. 1 fotografia. Disponível em <http://www.dapress.com.br/>. Acesso em: 27 nov. 2017.
- CORREIO Braziliense; DIÁRIOS Associados. **Escola de samba Pioneiros de Brasília**. Brasília, 1962. 1 fotografia. Disponível em <http://www.dapress.com.br/>. Acesso em: 2 out. 2018.
- CORREIO Braziliense; DIÁRIOS Associados. **Honestino Monteiro Guimarães com estudantes em manifestação na W3 Sul, ao fundo uma faixa da União Nacional dos Estudantes – UNE**. Brasília, 1964. 1 fotografia. Disponível em <http://www.dapress.com.br/>. Acesso em: 17 out. 2018.
- FIUZA, E; Correio Braziliense, Diários Associados. **Pessoas fazem manifestação contra a invasão da Amazônia, na W3 Sul**. Brasília, 28 nov. 1975. 1 fotografia. Disponível em <http://www.dapress.com.br/>. Acesso em: 2 out. 2018.
- OLIVEIRA, Ronaldo de; Correio Braziliense; Diários Associados. **Obra no Shopping Pátio Brasil na Avenida W3 Sul**. Brasília, 16 out. 1997. 1 fotografia. Disponível em <http://www.dapress.com.br/>. Acesso em: 27 nov. 2017.
- POZZEMBOM, Vanderlei; Correio Braziliense; Diários Associados. **Vista da Feira de Produtos Importados, também conhecida como Feira do Paraguai, na W3 Sul**. Brasília, 5 set. 1992. 1 fotografia. Disponível em <http://www.dapress.com.br/>. Acesso em: 27 nov. 2017.
- RODRIGUES, Edilson; Correio Braziliense; Diários Associados. **Ônibus e vans na w3 sul**. Brasília, 14 abr. 2003. 1 fotografia. Disponível em <http://www.dapress.com.br/>. Acesso em: 14 fev. 2018.
- VIEIRA, Carlos; Correio Braziliense; Diários Associados. **Jogos em Redelan Blaster, na 507 sul**. Brasília, 26 abr. 2003. 1 fotografia. Disponível em <http://www.dapress.com.br/>. Acesso em: 14 fev. 2018.

---

## Periódicos

- A BATALHA DO trânsito. **Correio Braziliense**. Brasília, 7 abr. 1975. Microfilmado.
- A MULTIDÃO CANTA, levando JK. **Estado de São Paulo**. São Paulo, 24 ago. 1976, p. 9. Disponível em <https://brasil.estadao.com.br/blogs/arquivo/jk-o-homem-que-construiu-a-capital-do-brasil/>. Acesso em 19 set. 2017.
- A W3 PERDE a sua identidade. **Correio Braziliense**, Brasília, p. 21, 1 nov. 1984. Microfilmado.
- AMORIM, Diego. Comércios serão vetados. **Correio Braziliense**. Brasília, 5 jun. 2008. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 6 jun. 2018.
- ARQUITETO CRIA FÓRMULA para salvar comércio. **Correio Braziliense**. Brasília, 15 nov. 1982, p. 8 Microfilmado.
- ASA SUL: ASSALTANTES de sauna tentam fugir, mas são detidos no telhado. **Correio Braziliense**. Brasília, 26 mar. 2015. Disponível em [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/03/26/interna\\_cidadesdf,477036/seis-pessoas-foram-presas-por-suspeita-de-assalto-na-503-sul.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/03/26/interna_cidadesdf,477036/seis-pessoas-foram-presas-por-suspeita-de-assalto-na-503-sul.shtml). Acesso em 20 nov. 2017.
- AVENIDA W3 SUL: do auge à decadência. **Jornal de Brasília**. Brasília, 23 abr. 2014. Disponível em <http://www.jornaldebrasil.com.br/cidades/avenida-w3-sul-do-auge-a-decadencia/>. Acesso em: 19 nov. 2017.
- BORGES, Rebeca; RIOS, Renata. Veja restaurantes cuja história se confunde com a de Brasília. **Correio Braziliense**. Brasília, 20 abr. 2018. Disponível em [http://df.divirtasemais.com.br/app/noticia/gastronomia/2018/04/20/noticia\\_gastronomia,160043/restaurantes-em-brasilia.shtml](http://df.divirtasemais.com.br/app/noticia/gastronomia/2018/04/20/noticia_gastronomia,160043/restaurantes-em-brasilia.shtml). Acesso em 21 abr. 2018.
- BRANDIM, Cecília. Orçamento de 2005 terá R\$ 8,3 bilhões. **Correio Braziliense**. Brasília, 25 nov. 2004. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 15 fev. 2018.
- BRASILIA VIVEU SEU maior carnaval. **Correio Braziliense**. Brasília, 12 fev. 1975. Microfilmado.
- BRASILIENSE ALTERA HÁBITOS. **Correio Braziliense**. Brasília, 27 dez. 1983, p. 13. Microfilmado.
- CAEM VENDAS NA W/3. **Correio Braziliense**. Brasília, 17 dez. 1983, p. 14. Microfilmado.

CALADO, A. W3 enfrenta pior momento, com o abandono e falta de segurança.

**Correio Braziliense.** Brasília, 10 nov. 2017. Disponível em: [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/11/10/interna\\_cidadesdf,640017/abandono-e-descuido-com-a-via-w3-sul.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/11/10/interna_cidadesdf,640017/abandono-e-descuido-com-a-via-w3-sul.shtml). Acesso em: 11 nov. 2017.

CARTA DO LEITOR. **Correio Braziliense.** Brasília, 26 nov. 1969, p. 2. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 17 out. 2018.

CARVALHO, Douglas. A fé que move a W3 Sul: Da 502 à 516, há templos de várias religiões. **Metrópoles.** Brasília, 24 dez. 2017. Disponível em <https://www.metropoles.com/distrito-federal/a-fe-que-move-a-w3-sul-da-502-a-516-ha-templos-de-varias-religoes>. Acesso em 26 dez. 2017.

COMERCIANTES CONTRA OFICINA na 512 Sul. **Correio Braziliense.** Brasília, 1 nov. 1982, p. 7. Microfilmado.

COMO ORIENTAR-SE EM Brasília. **Correio Braziliense.** Brasília, 1 set. 1969, p. 3. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 17 out. 2018.

CORDEIRO, Andrea. Unidos para cobrar. **Correio Braziliense.** Brasília, 23 jan. 2002, p. 3. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 15 fev. 2018.

CRIANÇAS TOMAM DE assalto os parques infantis. **Correio Braziliense.** Brasília, 23 abr. 1960. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 9 out. 2018.

DETUR TEM PLANOS para comemorações de Natal. **Correio Braziliense.** Brasília, 2 out. 1970. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 6 jun. 2018.

DEVE COMEÇAR SEM demora a limpeza geral da cidade. **Correio Braziliense.** Brasília, 26 abr. 1960, p. 1. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 16 out. 2018.

DIRETÓRIO CENTRAL DOS Estudantes de Brasília - Aviso aos estudantes. **Correio Braziliense.** Brasília, 29 jan. 1965. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 17 jan. 2019.

EMBASSY OF BANGLADESH. **Correio Braziliense.** Brasília, 17 ago. 1974. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 2 out. 2018.

ENGENHARIA BRASILEIRA ACEITOU o desafio. **Correio Braziliense.** Brasília, 21 abr. 1960, p. 12. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 9 out. 2018.

ESPAÇOS QUE FIZERAM sucesso são lembrados com nostalgia por brasilienses.

**Correio Braziliense.** Brasília, 28 nov. 2014. Disponível em [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2014/11/28/interna\\_cidadesdf,459624/espacos-que-fizeram-sucesso-sao-lembrados-com-nostalgia-por-brasilienses.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2014/11/28/interna_cidadesdf,459624/espacos-que-fizeram-sucesso-sao-lembrados-com-nostalgia-por-brasilienses.shtml). Acesso em 6 jun. 2018.

FEIRA MUNDIAL DE Nova York – Convite. **Correio Braziliense.** Brasília, 29 jan. 1964. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 17 jan. 2019.

GORGULHO, S. **Memórias de Brasília.** Brasília, 22 jan. 2015. Facebook. Disponível em <https://www.facebook.com/groups/1006181269396828/about/>. Acesso em: 10 set. 2018.

GRIORI, Pedro. Espaço Cultural Renato Russo é reaberto ao público após obras de R\$ 6,2 mi. **Correio Braziliense.** Brasília, 1 jul. 2018. Disponível em [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2018/07/01/interna\\_cidadesdf,692107/reabertura-do-espaco-cultural-renato-russo.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2018/07/01/interna_cidadesdf,692107/reabertura-do-espaco-cultural-renato-russo.shtml). Acesso em 1 jul. 2018.

INICIADA A ARBORIZAÇÃO da “W-3”. **Correio Braziliense.** Brasília, 11 jan. 1962, p. 8. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 17 out. 2018.

IPASE CONSTRUIRÁ NOVOS conjuntos. **Correio Braziliense.** Brasília, 4 ago. 1961, p. 8. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 17 out. 2018.

LANÇADO O ‘SHOPPING’. **Correio Braziliense.** Brasília, 11 nov. 1982, p. 9. Microfilmado.

LLEDÓ, Maria Júlia; SOUZA, Zuleika de. Ainda existe amor na W3 Sul. **Correio Braziliense.** Brasília, 1 set. 2013. Disponível em [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/revista/2013/09/01/interna\\_revista\\_correio,385186/ainda-existe-amor-na-w3-sul.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/revista/2013/09/01/interna_revista_correio,385186/ainda-existe-amor-na-w3-sul.shtml). Acesso em 21 nov. 2017.

LOJISTAS DO PARK Shopping já se sentem ludibriados. **Correio Braziliense.** Brasília, 21 dez. 1983, p. 15. Microfilmado.

LONGOS FERIADOS PREJUDICAM comércio. **Correio Braziliense.** Brasília, 10 abr. 1977, p. 13. Microfilmado.

LUCIO COSTA PROPÕE mais obstáculos na W2. **Correio Braziliense.** Brasília, 7 ago. 1974, p. 9. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 2 out. 2018.

MADER, Helena. Pousadas seguem abertas. **Correio Braziliense**. Brasília, 23 mai. 2008. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 6 jun. 2018.

MAIA, Flávia. Pousadas ilegais usam internet para continuar a oferecer serviços. **Correio Braziliense**. Brasília, 24 jan. 2018. Disponível em : [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2018/01/24/interna\\_cidadesdf,655228/pousadas-ilegais-usam-internet-para-continuarem-a-oferecer-servicos.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2018/01/24/interna_cidadesdf,655228/pousadas-ilegais-usam-internet-para-continuarem-a-oferecer-servicos.shtml). Acesso em 25 jan. 2018.

METRÔ LEVE PODE gerar caos na W3 Sul, diz especialistas. **R7 Notícias**. Brasília, 17 fev. 2009. Disponível em <http://noticias.r7.com/>. Acesso em 19 nov. 2017.

MONTENEGRO, Érica. União pela W3. **Correio Braziliense**. Brasília, 8 ago. 2002. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 26 abr. 2017.

MUITA EXPLORAÇÃO NOS Restaurantes de Brasília. **Correio Braziliense**. Brasília, 24 abr. 1960. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 9 out. 2018.

MUSEU DA EDUCAÇÃO do Distrito Federal. **Distribuição das escolas da Novacap**. Brasília, 2017. Disponível em <http://www.museudaeducacao.com.br/cte-42/distribuicao-de-escolas-da-novacap-1957-1969/>. Acesso em: 15 jan. 2019.

O CARNAVAL DA vitória. **Correio Braziliense**. Brasília, 1 jul. 1974. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 2 out. 2018.

OLIVETTI DO BRASIL S/A. **Correio Braziliense**. Brasília, 17 ago. 1974. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 2 out. 2018.

OPERAÇÃO DA AGEFIS interdita mais uma pousada irregular na W3 Sul. **Correio Braziliense**. Brasília, 5 mai. 2017. Disponível em [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/05/05/interna\\_cidadesdf,593285/operacao-da-agefis-interdita-mais-uma-pousada-irregular-na-s3-sul.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/05/05/interna_cidadesdf,593285/operacao-da-agefis-interdita-mais-uma-pousada-irregular-na-s3-sul.shtml). Acesso em 6 mai. 2017.

PIRES, Luciano. Comércio às moscas. **Correio Braziliense**. Brasília, 15 abr. 2009. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 6 jun. 2018.

POLÍCIA CIVIL FECHA casa 514 Sul. **Correio Braziliense**. Brasília, 14 ago. 2018. Disponível em [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2018/08/14/interna\\_cidadesdf,700336/policia-civil-fecha-casa-de-prostituicao-na-514-sul.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2018/08/14/interna_cidadesdf,700336/policia-civil-fecha-casa-de-prostituicao-na-514-sul.shtml). Acesso em 15 ago. 2018.

PRESENÇA DE PELÉ sacudiu a cidade. **Correio Braziliense**. Brasília, 26 nov. 1969, p. 1. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 17 out. 2018.

QUADRA ESTÁ SEMI-ABANDONADA. **Correio Braziliense**. Brasília, 20 dez. 1983, p. 13. Microfilmado.

RATOS E BARATAS. **Correio Braziliense**. Brasília, 5 nov. 1974, p. 9. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 2 out. 2018.

RECLAMAÇÕES DOS LEITORES. **Correio Braziliense**. Brasília, 5 set. 1961a, p. 6. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 17 out. 2018.

RECLAMAÇÕES DOS LEITORES. **Correio Braziliense**. Brasília, 8 out. 1961b, p. 5. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 17 out. 2018.

REVISTA BRASÍLIA. Brasília: NOVACAP, [nº 1-81] 1958-1965.

ROLIM, Manuela. Sauna gay fatura alto e garante empregos no DF. **Jornal de Brasília**. Brasília, 18 abr. 2017. Disponível em <http://www.jornaldebrasil.com.br/cidades/sauna-gay-fatura-alto-e-garante-empregos-no-df/>. Acesso em 19 abr. 2017.

ROMA PEGA FOGO. **Correio Braziliense**. Brasília, 17 nov. 1982, p. 10. Microfilmado.

SANT'ANNA, C. VLT? Só em 2018. **Brasília por Chico Sant'Anna**, 2014. Disponível em: <<https://chicosantanna.wordpress.com/2014/02/08/vlt-so-em-2018/>>. Acesso em: 07 Abril 2017.

SEJA SÓCIO PROPRIETÁRIO do Jockey Club de Brasília. **Correio Braziliense**. Brasília, 29 ago. 1963, p. 7. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 17 out. 2018.

SERVIDORES DO DCT em passeira, hoje. **Correio Braziliense**. Brasília, 28 dez. 1962, p. 8. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 17 out. 2018.

SIMÕES, C. Mexeram no plano residencial. **Correio Braziliense**. Brasília, 16 abr. 1970. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 17 out. 2018.

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



SOBRADOS SUBSTITUEM CASA popular nas 700. **Correio Braziliense**. Brasília, 9 mar. 1991, p. 8. Microfilmado.

UMA MORTE A ser lembrada. **Correio Braziliense**. Brasília, p. 21. 19 abr. 2017.

URBANIZAÇÃO QUE CHEGA. **Correio Braziliense**. Brasília, 17 ago. 1974. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 2 out. 2018.

USUÁRIOS DOS TRANSPORTES coletivos pedem a volta dos ônibus pela W-3. **Correio Braziliense**. Brasília, 21 ago. 1974. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 2 out. 2018.

W3 EM REFORMA. **Correio Braziliense**. Brasília, 28 ago. 2002. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 14 fev. 2017.

W3 PERDE SUA identidade. **Correio Braziliense**. Brasília, 1 nov. 1984, p. 21. Microfilmado.

XAVIER, Marcello. W3 Sul tem projeto de revitalização. **Correio Braziliense**. Brasília, 5 set. 2002. Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em 14 fev. 2017.

---

## Verbetes

UTOPIA. In: DICIO, Dicionário Online de Português. Porto: 7Graus, 2018. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/utopia/>. Acesso em: 11/12/2018.

RETRO. In: DICIO, Dicionário Online de Português. Porto: 7Graus, 2018. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/retro/>. Acesso em: 11/12/2018.

---

## Entrevistas

**Entrevistado “A”**. [jun. 2017]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2017. 1 arquivo .mp4a (94 min).

**Entrevistado “B”**. [jun. 2017]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2017. 1 arquivo .mp4a (5 min).

**Entrevistado “C”**. [jun. 2017]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2017. 1 arquivo .mp4a (14 min).

**Entrevistado “D”**. [jul. 2017]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2017. 1 arquivo .mp4a (34 min).

**Entrevistado “E”**. [jul. 2017]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2017. 1 arquivo .mp4a (9 min).

**Entrevistado “F”**. [jul. 2017]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2017. 1 arquivo .mp4a (16 min).

**Entrevistado 2**. [03 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 4**. [05 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 5**. [05 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 6**. [07 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 9**. [08 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 10**. [08 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 11**. [08 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 12**. [09 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 14**. [14 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 15.** [14 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 16.** [16 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 18.** [17 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 19.** [19 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 20.** [19 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 23.** [20 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 24.** [21 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 25.** [21 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 26.** [21 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

**Entrevistado 27.** [23 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

Entrevistado 29. [26 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

Entrevistado 31. [27 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

Entrevistado 32. [28 fev. 2018]. Entrevistador: Laura Ribeiro de Toledo Camargo. Brasília, 2018. 1 mapa físico A4 e depoimento oral registrado pelo entrevistador.

## APÊNDICE A

---

### Compilação de legislação nas quadras 500, 700 e 900 Sul.



## 5. APÊNDICES

Tendo em vista que as alterações morfológicas e físicas foram bastante abordadas por outros estudos, apesar de algumas lacunas terem sido encontradas, a seguir encontram-se tabelas que resumem, cronologicamente, as alterações dos parâmetros urbanísticos para cada faixa de quadra.

#### Legenda:

CA: Coeficiente de Aproveitamento

TC: Taxa de Construção

Altura em metros da edificação (h) ou número de pavimentos (pav.)

TO: Taxa de Ocupação;

Afastamentos

TP: Taxa de Permeabilidade

TAV: Taxa de Área Verde



**Tabela 5.1 – Parâmetros urbanísticos SCRS**

SCRS – Setor Comercial Residencial Sul (Quadras 500)

| Norma   | Altura   | TO / Afastamentos / TP / TAV  |
|---|--|---|
| Projeto construído                                  | O2(dois) pavimentos nos primeiros 12,00m (doze metros) da fachada voltada para a W3, e O1(um) só pavimento nos 28,00m (vinte e oito metros) restantes, até o limite da W2. | O uso era exclusivamente para lojas de varejo.  |
| Decreto 07/1960 ou Código de Obras de 1960          | 3 pavimentos (Quadras 2 a 7);<br>2 pavimentos (Quadras 9 a 16)   | Lotes de esquinas não podem abrir para as laterais. Permite a construção de galpão para depósito nos fundos do prédio, mantido o afastamento de 3m entre o galpão e o prédio e entre o galpão e o alinhamento da rua.   |
| Decreto 596/67                                      | 502-507: SCR – NIS CE 1/1 (desenho gabarito)<br>508-516: SCR-S CE 1/1 (subsolo optativo)<br>Permite a abrangência de 2 ou mais lotes                                       | IV – Os pavimentos superiores poderão ter acesso e utilização independente do térreo, sendo permitido, neste caso sua destinação para residência ou escritório;   |
| Decisão 19/75 CAU                                   | Construção de 3 pavimentos em todo o lote; Permite a abrangência de 2 ou mais lotes  | Acessos independentes aos pavimentos superiores; Térreo ocupado exclusivamente por lojas; Construção de marquise na W3, respeitando o afastamento obrigatório de 3m a partir da divisa da via.  |
| Decisão 014/79 CAU                                  |  | Art. 42 – SCRS compreende:<br>I Residências econômicas; II Comércio atacadista; III Comércio varejista, que por sua natureza fique deslocado nos Setores Comerciais Norte e Sul tais como: comércio de peças de automóveis, oficinas mecânicas, excluindo lanternagem, comércio de materiais de construção e madeiras, excluindo serralha; IV Depósito de firmas comerciais; VI Escritórios de firmas comerciais e industriais. |
| Decreto 5.433/80 Código de Edificações CE1/3        |  | Permite a utilização independente para construções que abrangem 2 ou mais lotes, devendo obedecer à modulação dos lotes; VI As construções deverão ter tratamento homogêneo de fachada: alinhamento de marquises e cota de coroamento. Obrigatório o afastamento do lote na via W3.   |
| Decreto N 596/96 – Art.35 NGB 121/96 (Anexos 2 e 3) |  | Permissão de construção de shoppings centers na avenida W3  |
| Projeto de Lei 1780 (não implementado) PPCUB        |  | Permitiria a instalação de outros tipos de uso nos lotes lindeiros à W3 nas quadras 700.  |
| IPHAN 166/16  | Gabarito máximo de 4 pavimentos, garantida a cota de coroamento uniforme de cada bloco.  | Usos diversificados; Interrupção espacial entre os blocos; Fachadas principais voltadas para a avenida W3; Marquises existentes na fachada voltada para a avenida W3.   |

**Tabela 5.2 – Parâmetros urbanísticos SHIGS**

SHIGS – Setor de Habitações Individuais Geminadas Sul (Quadras 700)

| Norma   | CA/TC  | Altura  | TO / Afastamentos / TP / TAV   |
|---|--------|---|--|
| Decreto 07/1960 ou Código de Obras de 1960                    |        | Art. 3º. C. 2 pavimentos;<br>Art. 5º. h=7m  | Fachadas dos prédios em uma mesma linha deverão ter aspecto arquitetônico uniforme.  |
| Decreto 596/67 <sup>1</sup><br>Decreto 10.977/88              |        | Art. 95. Lotes para residências – altura máxima de 7m;<br>escolas 1 pavimento,<br>Art. 101 – 1 pavimento, subsolo opcional. | Art. 95 – residências 1 habitação por módulo e no mínimo 2 por 3 módulos, formando conjunto arquitetônico;<br>Escolas: afastamento 3 m das divisas;<br>Art. 101 – habitações geminadas, com pátio junto à rua.<br>Art. 159. As fachadas construídas num mesmo bloco deverão ser arquitetonicamente tratadas como parte de um conjunto. |
| Decisão 59/79 – CAU<br>Quadras 703 a 707                      |        | Pavimentos obrigatórios – térreo e superior.<br>Pavimento optativo – subsolo<br>Altura = 7 m                                | 100% térreo e subsolo  |
| NGB 40/87<br>Lei 1.903,<br>05/03/1998 – altera<br>a NGB 40/87 | CA 1,8 | 2 pavimentos = 7m<br>7 m, excluindo caixa d'água e outros compartimentos  |  |
| PPCUB   |        | 2 pavimentos,<br>Altura máxima = 8,5m   | TO = 100%<br>Subsolo optativo, permitido;<br>Apenas uso residencial  |
| Portaria IPHAN 166/16   |        | Altura máxima = 8,5m  | Necessidade de manutenção do uso residencial como predominante, assim como garantia de circulação livre de pedestres entre os blocos   |

<sup>1</sup> Texto acrescentado na GB 714 informa que este artigo é válido para a quadra 714 e que para as demais quadras valem a NGB 40/87.

**Tabela 5.3 – Parâmetros urbanísticos SEUPS**

**Setor de Edifícios de Utilidade Pública Sul (Entrequadras 700/900)**

| Norma  | CA/TC   | Altura  | TO / Afastamentos / TP / TAV   |
|--|---|---|--|
| Decreto 596 – Art. 108   | Área máxima de construção p/ lote = 3.000m <sup>2</sup> | 17m da cota de soleira  | Afastamento da W2 e W3 = 3m<br>Das divisas laterais = 5m e 15m<br>Das divisas norte e sul – quadras ímpares; 15m e 5m das divisas norte e sul, quadras pares.  |
| NGB 139/89 SEPS<br>Decreto 12.167/90<br>– EQ 701/901   | TC 70%  | 2 pav. + Subsolo opcional: h=7m<br>Estacionamento de viaturas h=10,2m |  |
| Decreto 20.222/99  | Coefficiente de utilização máximo = 2                   | Hmáx=17m  | Afastamento = 5m de todas as divisas, exceto nos lotes com taxa de ocupação de 100%, de acordo com os desenhos e especificações da svo; Tomáx=45%<br>Estacionamento: 1 vaga/50m <sup>2</sup> de área construída<br>Subsolo apenas para estacionamento ou depósito, devendo obedecer aos mesmos afastamentos. |
| Os imóveis edificados terão seu uso destinado a escritórios de órgãos e entidades públicas, empresas privadas, sociedade de economia mista, fundações, clínicas médicas e dentárias, cursos de aprimoramento profissional e atividades de profissionais liberais. Fica vedada a utilização para fins comerciais. |   |   |  |

**Tabela 5.4 – Parâmetros urbanísticos SGAS**

**SGAS – Setor de Grandes Áreas Sul (Quadras 900)**

| Norma  | CA/TC   | Altura  | TO / Afastamentos / TP / TAV  |
|--|---------|---|---|
| Decreto 07/1960<br>ou Código de Obras de 1960                                      |         |   | Denominado "Setor de Construções para Fins Especiais"<br>Não há definição geral. Recomenda avaliação caso a caso.   |
| Dec. 596/67 – Art. 119   |         | 3 pavimentos mais subsolo<br>Templos: altura máxima 12m, para torres, altura superior       | Faz parte dos "Setores Complementares"<br>40% do lote + área pavimentada = 70% do lote;<br>Afastamentos: 20m frente; 5m demais divisas.   |
| Dec. 7.708/1977<br>cobertura   |         | Altura máxima de 3m acima do estabelecido para os Setores + caixa d'água e casa de máquinas | Utilização de 40% da área para edificação da construção.  |
| NGB 01/86<br>Decretos 9.606/86,<br>10.904/87; 11.423/89;<br>15.988/94 <sup>2</sup> | TC 100% | 3 pavimentos – h=9,5m<br>Templos h=12m<br>Cobertura de 40% com h=3m sobre a altura do setor | TO 40% + pav = 70%; ss = 50%<br>Afastamentos variáveis<br>Estacionamento: 1 vaga de 25m <sup>2</sup> /100m <sup>2</sup> - quando arborizado computa na da área verde de 30%.<br>Residência de zelador = 60m <sup>2</sup> e ministros religiosos = 100m <sup>2</sup> |
| NGB 29/91 – SGAN<br>EQ 914/915 L1<br>institucional – torre de telefonia móvel      |         | 1 pavimento + torre de transmissão  | TO = 100%   |
| PPCUB  |         | Hmáxima = 17m   | TO=40%<br>TV=15 a 20%<br>Cobertura com ocupação máxima de 40%<br>Manutenção do uso institucional e de prestação de serviços, acréscimo do uso residencial.  |
| IPHAN 166/16   |         | 4 pavimentos,<br>Hmáxima = 12,50m   |   |

<sup>2</sup> Excluem-se dessa norma os lotes 69 a 76, 69A a 74A e 71B da Quadra 915; 63A a 68A da Quadra 914 – SGAS. Seguem a GB 0002/1.

## APÊNDICE B

### Notas sobre o processo de pesquisa em periódicos

A pesquisa a periódicos históricos foi facilitada graças aos avanços tecnológicos e à disponibilização desses arquivos na internet e em formato digital. Algumas dificuldades, no entanto, fizeram parte do processo de pesquisa e valem o registro para aqueles que buscarem as mesmas fontes se previnam e eventualmente melhorem o processo.

As fontes consultadas podem ser separadas em duas categorias que se complementam: periódicos e imagens. Os periódicos também continham imagens associadas aos textos, porém as imagens foram valiosas complementações às matérias. As fontes examinadas e o período contemplado por cada uma estão sistematizados na TABELA 5.5 e o resumo desse levantamento está disponível no APÊNDICE C.

Dois periódicos foram selecionados, a princípio, para pesquisa: as Revistas Brasília e o jornal o Correio Braziliense. Devido à recorrência de matérias mais novas e facilidade de acesso ao acervo digital, outros dois periódicos foram acrescentados como complementação aos eventos mais recentes: o Jornal de Brasília e o Metrôpoles. As Revistas Brasília foram criadas pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap) como um meio de divulgação e registro da construção da cidade. O jornal Correio Braziliense nasceu com a cidade e é até hoje o principal periódico local. O Jornal de Brasília também é um jornal antigo na cidade, criado em 1972, enquanto o Metrôpoles é recente, de 2015.

Igualmente, quatro foram as principais fontes de imagens para a pesquisa. O acervo do Arquivo Público do Distrito Federal, apesar de ser extremamente rico, contemplava o período histórico da construção de Brasília, com poucas imagens que registram o desenvolvimento após inauguração. A imagem mais recente datava de 1974. Assim, o banco de imagens dos Diários Associados supriu uma lacuna, permitindo a visualização do desenvolvimento da cidade, contando com uma ferramenta de busca por palavras chaves. Os resultados eram indexados às matérias originais,

possuindo a data de produção ou catalogação da imagem no acervo e não a data de publicação, necessariamente. Apesar das matérias não serem acessíveis diretamente pelo mesmo site, o banco de imagens dos Diários Associados viabilizou a filtragem e seleção de eventos, fatos e matérias por datas a serem buscadas em outros meios.

Por fim, duas fontes são oriundas da crescente tendência de compartilhamento de fotos e informações nas redes sociais. O grupo *Memória de Brasília*, no *Facebook*, tem por objetivo manter viva a história de Brasília, compartilhando fotos, contando causos, dividindo lembranças como uma forma de acrescentar à nova geração de Brasília (GORGULHO, 2015). Deste grupo foram selecionadas as fotos dos acervos de Chico Sant'Anna e Gilberto Teixeira, ambos pioneiros de Brasília. Além disso, existe uma coluna do Jornal de Brasília cujo maior meio de veiculação são as mídias sociais (*facebook, instagram e youtube*), chamada *Histórias de Brasília*. Nela, o jornalista João Carlos Amador produz vídeos e matérias sobre histórias de Brasília, além de compartilhar fotografias enviadas por outras pessoas. Dessa forma, por meio das redes sociais foi possível ter acesso a um banco de imagens de datas variadas que não foram sistematizadas em nenhum acervo oficial, ainda.

Tabela 5.5 – Fontes Consultadas

|            | Fonte                                  | Período contemplado    | Disponibilizado por                                   | Formato                                     |
|------------|--|------------------------|---|---|
| Periódicos | Revista Brasília                       | 1957-1965              | Fundo Novacap,<br>Arquivo Público do Distrito Federal | Presencial –<br>consulta digital            |
|            | Correio Braziliense                    | 1960-1975              | Hemeroteca Digital da<br>Biblioteca Nacional          | Digital                                     |
|            |  | 2000-2012<br>1975-1999 | Acervo da Câmara dos Deputados                        | Presencial –<br>consulta aos<br>microfilmes |
|            |  | 2012-2018              | Site do periódico <sup>1</sup>                        | Digital                                     |
|            | Jornal de Brasília                     | 2009-2018              | Site do periódico                                     | Digital                                     |
|            | Metrôpoles                             | 2017-2018              | Site do periódico                                     | Digital                                     |
|            | Arquivo Público do<br>Distrito Federal | 1957-1974              | Arquivo Público do Distrito Federal                   | Presencial –<br>consulta digital            |
| Imagens    | Banco de imagens<br>DA Press           | 1960-2018              | Site Diários Associados                               | Digital                                     |
|            | Grupo Memórias de<br>Brasília Facebook | Década de 1960         | Acervo de Gilberto Teixeira<br>e de Chico Sant'Anna.  | Digital                                     |
|            | Jornal de Brasília                     | 1958-1990              | Acervo Histórias de Brasília<br>– site do periódico   | Digital                                     |

<sup>1</sup> Algumas matérias entre 2012 e 2018 estão disponíveis em um banco de dados do periódico que é acessível somente para assinantes.



Sobre o processo de pesquisa em cada base.

Ao iniciar a pesquisa, as Revistas Brasília foram disponibilizadas pelo Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF). Somente de forma presencial se tinha acesso ao banco de dados deles, sendo que as páginas das revistas se encontravam em formato de imagem, ou seja, não permitiam a busca por palavras-chave, sendo necessário percorrer todas as páginas, uma a uma, para encontrar referências do objeto pesquisado. Recentemente, o ArPDF iniciou o processo de disponibilização do acervo pelo site da instituição<sup>2</sup>. Nesses casos, os arquivos das Revistas Brasília estão em formato .pdf, que permite o reconhecimento dos textos, facilitando, assim, uma eventual pesquisa por palavra-chave.

O acervo do Correio Braziliense, por sua vez, foi consultado em fontes diferentes, devido às facilidades de acesso, lacunas temporais e modo de pesquisa em cada fonte. O periódico faz parte dos Diários Associados cujo acesso ao acervo de periódicos se dá somente de forma presencial. O acervo de imagens, contudo, é acessível pela internet<sup>3</sup>, e livre para pesquisa<sup>4</sup>. Contando com este acervo como ferramenta, as lacunas temporais existentes em outros meios de pesquisa puderam ser parcialmente preenchidas, por meio do direcionamento de matérias e eventos relacionados ao objeto de estudo.

A Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional reuniu diversos periódicos em uma plataforma de leitura acessível pela internet, o que facilita o acesso do pesquisador, permitindo-o a consulta a materiais históricos sem custos adicionais. Assim sendo, a Hemeroteca Digital se mostrou a maneira mais prática de consultar os exemplares. O sistema, porém, não permitiu buscas com palavras chaves com menos de duas letras, como é o caso da W3 Sul. As pesquisas com “avenida W3 Sul” tinham como resultado matérias com “avenida” e “Sul”, sendo que o item mais importante para refinamento da pesquisa “W3” não era considerado pelo sistema. Dessa forma, a busca teve que ser apurada por outras palavras chaves ou datas, utilizando por exemplo as imagens acessadas no arquivo fotográfico dos Diários Associados como guia.

Além disso, havia uma lacuna temporal grande, entre 1975-1999, dentre os exemplares disponíveis na Hemeroteca. E mais uma vez a pesquisa por imagens se

mostrou uma ferramenta adicional, de forma a filtrar períodos de interesse. Definidas algumas datas chave, houve o agendamento de pesquisa junto à Biblioteca da Câmara dos Deputados, na qual os exemplares desse período encontravam-se microfilmados. Vale lembrar que o sistema de consulta às edições microfilmadas da Biblioteca da Câmara dos Deputados não permite busca por palavras-chave, mas sim por data, uma vez que os rolos de microfimes são organizados cronologicamente.

Por fim, as matérias mais recentes foram acessadas pelos sites dos periódicos informados, sem grandes intercorrências.

O material levantado a partir do acesso a esses bancos de dados está registrado no APÊNDICE C. Devido aos percalços citados, que são inerentes aos diferentes sistemas consultados, e o tempo disponível para a pesquisa é certo que houve matérias, imagens e eventos que não foram contemplados nessa primeira análise. Mesmo assim, a reunião preliminar desse material proporcionou ainda algumas contribuições que podem servir de gatilho para outras pesquisas no futuro.

---

2 Disponível em: <http://www.arpdf.df.gov.br/revista-brasilgia/#topo-site>. Acesso em: 16 de out de 2018.

3 Disponível em: <http://www.dapress.com.br/>. Acesso entre 2017 e 2019.

4 O material está protegido por direitos autorais, por isso a reprodução se sujeita à compra dos direitos de imagem, mesmo para pesquisas acadêmicas.

Síntese cronológica das reportagens consultadas por mídia

Tabela 5.6 - Resumo do levantamento de matérias sobre a W3 em periódicos

Legenda Fontes

|     |                                     |
|-----|-------------------------------------|
| AP  | Arquivo Público do Distrito Federal |
| RB  | Revista Brasília                    |
| CB  | Correio Braziliense                 |
| DA  | Acervo Diários Associados           |
| JB  | Jornal de Brasília                  |
| HB  | Histórias de Brasília               |
| MET | Metrópoles                          |

| Data       | Título  | Palavras-chave  | Fonte         | Formato      |
|------------|---|---|---------------|--------------|
| 1957       |   | Construção W3   | AP            | Foto         |
| 1957       |   | Construção W3   | AP            | Foto         |
| 1958       |   | Casas populares em construção vista aérea   | RB            | Foto         |
| abr/58     | Adquirir seu terreno em Brasília  | Propaganda Plano Piloto Novacap   | RB. 16: 26    | Foto         |
| jun/58     | Discurso do presidente da Novacap   | Casas populares em construção descrição, números e fotografias                      | RB. 18: 8     | Foto + Texto |
| 1959       |   | Construção quadras 500  | AP            | Foto         |
| 1959       | Posto de Saúde nº 1   |   | AP            | Foto         |
| mar/59     | Casas duplex  | Aspecto da construção das casas "duplex" notando-se algumas já prontas              | RB. 27: 3, 18 | Foto         |
| set/59     | Casas duplex  | Casas Duplex concluídas   | RB. 33: 15    | Foto + Texto |
| nov/59     | Transferência de funcionários Grupo de Trabalho de Brasília organização das casas populares | Casas Duplex concluídas descrição e estatísticas mudança de perspectiva             | RB. 35: 4-7   | Foto + Texto |
| dez/59     |   | Casas populares vista aérea   | RB. 36: 16    | Foto + Texto |
| 1960       |   | Casas 700   | HB            | Foto         |
| fev/60     | Quadras 500   | Primeira representação das Quadras 500 até então o enfoque estava nas casas das 700 | RB 38: 16     | Foto + Texto |
| fev/60     | Unidade de assistência médica   | Posto de saúde nº 1 instalado nas 500   | RB. 38: 10    | Foto + Texto |
| mar/60     | Quadras 500   | Escritório Novacap e lojas entre as superquadras e as casas populares               | RB 39         | Foto + Texto |
| abr/60     | Quadras 500   | Escritório Novacap e casas populares  | RB 40         | Foto + Texto |
| 21/04/1960 | Engenharia Brasileira aceitou o desafio   | Propaganda Camargo Correa arruamento W3 S   | CB:12         | Foto         |
| 22/04/1960 | Café Paleta   | Cartão Postal W3 Sul na inauguração de Brasília                                     | AP            | Foto         |
| 22/04/1960 | Comércio ambulante em Brasília  |   | AP            | Foto         |
| 23/04/1960 | Crianças tomam de assalto os parques infantis   | Crianças brincam em parquinho localizado na W3 S                                    | CB            | Foto + Texto |

|            |   |  |              |              |
|------------|---|--|--------------|--------------|
| 24/04/1960 | Muita exploração nos Restaurantes de Brasília                               | Preço produtos comércio  | CB: 8        | Texto        |
| 26/04/1960 | Deve começar sem demora a limpeza geral da cidade                           | Lixo na W3 Em frente ao escritório Novacap                                   | CB: 1        | Foto         |
| 28/04/1960 |   | Propaganda Caravelle   | CB           | Texto        |
| 03/05/1960 | Casas distribuídas pelo GTB não serão vendidas (casas 700)                  | Fundação Casa Popular e Prédios "JK"   | CB: 1        | Texto        |
| ago/60     | Quadras 500   | Lojas na W3 retratadas com glamour   | RB 44: 3     | Foto + Texto |
| abr/61     | Avenida W-3   | Artigo sobre a avenida   | RB 50-52: 44 | Foto + Texto |
| 04/08/1961 | IPASE construirá novos conjuntos  | Reclamações de Inferninhos na W-3  | CB:8         | Texto        |
| 05/09/1961 | Reclamações dos Leitores  | Estacionamento taxis na W-3  | CB:6         | Texto        |
| 08/10/1961 | Reclamações dos Leitores  | Montes de areia na W-3   | CB:5         | Texto        |
| 1962       | Carnaval na W3  | Primeiro desfile de escola de samba do DF Pioneiros de Brasília              | DA           | Foto         |
| 1962       |   | CASEB  | DA           | Foto         |
| abr/62     | Miss Universo   | W3 Sul é palco de recepção de Miss Universo                                  | RB 65/81:31  | Foto + Texto |
| 11/01/1962 | Iniciada a arborização da "W-3"   | Plantação de mudas na W3   | CB: 8        | Foto + Texto |
| 22/02/1962 |   | Propaganda lojas FO-FI (av. W3)  | CB           | Texto        |
| 28/12/1962 | Passeata servidores do DCT  | na w3  | CB: 8        | Texto        |
| 16/05/1963 | Instalada, ondem, no Cine Brasília a convenção dos "Lions Clubes" do Brasil | Notificação de alteração de transito na W3 para solenidade                   | CB: 8        | Texto        |
| 07/08/1963 |   | Propaganda lojas FO-FI (av. W3)  | CB           | Texto        |
| 29/08/1963 | Propaganda Jockey Clube   | Central de vendas em casa nas 700  | CB: 7        | Texto        |
| 29/09/1963 |   | Propaganda Drogaria São Paulo (av W3)  | CB           | Foto         |
| 1964       |   | Manifestação UNE na W3 Sul   | DA           | Foto         |
| 1965       |   | Artigo sobre a avenida como principal centro comercial de Brasília           | RB: 13-14    | Foto + Texto |
| 29/01/1965 | Diretório Central dos Estudantes de Brasília Aviso aos estudantes           | Aviso indicava que a sede do DCEB era na avenida W2, fundos de uma farmácia. | CB           | Texto        |
| 15/02/1965 | Jardins Via W-3 Sul   | Obras  | HB           | Foto         |
| 18/03/1965 | Visita do prefeito ao comércio da Avenida W3 Sul                            |  | AP           | Foto         |
| 1967       |   | W3 Noturna   | HB           | Foto         |
| 1967       |   | Ônibus Núcleo Bandeirante via W3   | HB           | Foto         |
| 1967       |   | Pessoas passeam na W3 Sul  | HB           | Foto         |
| 18/07/1968 | Lixo Demais   | Lixo na W3   | CB           | Foto + Texto |
| 1968       |   | Trânsito W3 Sul (506/507)  | HB           | Foto         |
| 06/05/1958 | Visita da Rainha Elizabeth  | À Escola Parque 508 Sul  | DA           | Foto         |
| 1968       |   | Quadra 714 Casas e Prédios   | HB           | Foto         |
| 1968       |   | Colégio Dom Bosco + Casas 700  | HB           | Foto         |
| 1968       |   | Vista aérea W3 Sul   | HB           | Foto         |
| 1969       |   | Quadra 708 Crianças brincando em área verde                                  | HB           | Foto         |
| 1969       | Guarda organiza trânsito na W3 Sul  |  | AP           | Foto         |
| 09/01/1969 | Como orientar-se em Brasília  | Destaque para prédio GTB W3  | CB:3         | Foto + Texto |
| 10/10/1969 | Moto Contínuo   | Acidente na W3   | CB           | Foto + Texto |
| 26/11/1969 |   | Carreata Militares + Pelé  | CB           | Foto + Texto |
| 26/11/1969 | Carta dos Leitores  | Decoração de natal na W3   | CB: 2        | Texto        |

|            |   |  |        |              |
|------------|---|--|--------|--------------|
| 26/11/1969 | Presença de Pelé sacudiu a cidade                   | Mobilização para ver Pelé na W3 foi a maior já vista. Pelé vem receber prêmio em comemoração ao milésimo Gol | CB: 10 | Foto + Texto |
| 01/01/1970 | Retrospectiva dos principais acontecimentos de 1969 | Carreata Militares + Pelé  | CB     | Foto         |
| 01/01/1970 |   | Comércio W3 Sul Natal 1969   | CB     | Texto        |
| 01/01/1970 |   | Inauguração Itamaraty Hotel início da W3 Sul   | CB     | Texto        |
| 01/01/1970 |   | Propaganda Confeitaria Santa Clara W3  | CB     | Texto        |
| 11/01/1970 |   | Propaganda Bibabo  | CB     | Foto         |
| 1970       |   | Decoração carnaval   | DA     | Foto         |
| 15/02/1970 |   | Propaganda Bibabo  | CB     | Foto         |
| 20/02/1970 | Melhor Vitrine                                      | Bibabó   | CB     | Foto + Texto |
| 16/04/1970 | Mexeram no plano residencial                        | Alterações no plano e o "inconveniente" na W3  | CB     | Foto + Texto |
| 24/06/1970 | Massa humana jamais vista no DF saúda os heróis     | Carreata Militares + Pelé Comemoração da Copa  | CB     | Foto         |
| 20/07/1970 |   | Procissão Confederação espírita umbandista   | DA     | Foto         |
| 15/08/1970 | Asfalto da W-3 será recapeado                       |  | CB     | Texto        |
| 15/09/1970 | Chrysler atropela mãe e filho                       | Acidente na W3   | CB     | Texto        |
| 24/09/1970 | Garçom agride freguês                               | Briga no Bar do Abrão W3   | CB     | Texto        |
| 27/09/1970 | Assaltado por dois na W-3                           | Assalto na W3  | CB     | Texto        |
| 28/09/1970 | Orixá Xangô tem procissão hoje                      | Procissão Confederação espírita  | CB     | Texto        |
| 01/10/1970 | DETUR tem planos para comemorações de Natal         | Anúncio que a W3 não será mais o centro das comemorações de Natal  | CB     | Texto        |
| 23/10/1970 | W-3 pronta na próxima semana -                      | Obras recapeamento   | CB     | Texto        |
| 23/11/1970 | Atropelada por volks na av. W-3                     | Acidente na W3   | CB     | Texto        |
| 1970       |   | Obras Restaurante e Centro de Atividades na W3   | CB     | Foto         |
| 1970       |   | W3 Sul   | HB     | Foto         |
| 20/01/1971 | "O Castelão"  | W3 Sul Finalização obras Centro de Atividades (O Castelão)   | CB     | Foto         |
| 06/03/1971 | Reserva de Sementes                                 | Plantio nos canteiros ao longo da W3 Sul   | CB     | Foto         |
| 15/01/1973 | Vista aérea   | Canteiro central pavimentado e via arborizada, sem semáforos ainda.  | DA     | Foto         |
| 1973       |   | Bibabó   | DA     | Foto         |
| 1974       |   | Bibabó   | DA     | Foto         |
| 1974       |   | Wembley Roupas AS  | DA     | Foto         |
| 1974       |   | Conexão W3 Sul Norte   | AP     | Foto         |
| 01/07/1974 | Carnaval da vitória                                 | (Copa do Mundo) Animação Ruas W3   | CB: 7  | Foto + Texto |
| 01/07/1974 |   | Propagandas Restaurantes Kazebre 13 e O Espanhol   | CB: 11 | Foto         |
| 07/08/1974 | Lúcio Costa propõe mais obstáculos na W2            |  | CB: 9  | Foto + Texto |
| 07/08/1974 | Lúcio Costa defende áreas de vizinhança             |  | CB     | Texto        |
| 17/08/1974 | Obras W3  | Obras canteiro central: cruzamento e instalação de semáforos   | CB     | Foto + Texto |
| 17/08/1974 | Olivetti do Brasil S/A                              | Propaganda Contratação Olivetti Loja W3  | CB     | Texto        |



|            |  |   |        |              |
|------------|--|---|--------|--------------|
| 17/08/1974 | Embassy of Bangladesh  | Contratação Embaixada de Bangladesh W3 Quadra 705   | CB     | Texto        |
| 17/08/1974 | Que Legal  | Propaganda Pioneira da Borracha Conjunto Nacional   | CB     | Foto         |
| 17/08/1974 | Vá conhecer a melhor cozinha francesa de Brasília, vá ao Lido        | Propaganda restaurante Lido Av. W2, Quadra 512  | CB     | Texto        |
| 17/08/1974 | Slaviero A Grande Loja   | Propaganda Slaviero roupas  | CB     | Foto + Texto |
| 17/08/1974 | "Guarda Pelé" dirige o trânsito na Av. W/3                           | Guarda vira personalidade performance   | CB     | Texto        |
| 17/08/1974 | Urbanização que chega  | Urbanização na quadra 706   | CB     | Foto + Texto |
| 21/08/1974 | Usuários dos transportes coletivos pedem a volta dos ônibus pela W-3 |   | CB     | Texto        |
| 21/08/1974 | Praça 21 de Abril  | Peça na praça 21 de abril   | CB     | Foto + Texto |
| 22/08/1974 | Execução do Plano Lúcio Costa defendida por Plínio Cantanhede        |   | CB     | Foto + Texto |
| 22/08/1974 | Carta de Lúcio Costa   |   | CB     | Texto        |
| 22/08/1974 | Guarda Pelé  | Guarda da W3 faz tour   | CB     | Texto        |
| 22/08/1974 | Inauguração de Casas Buri  | Propaganda loja 510   | CB     | Texto        |
| 22/08/1974 | As Preferidas S.A.   | Escritório na quadra 510  | CB     | Texto        |
| 22/08/1974 | Planalto   | Propaganda  | CB     | Texto        |
| 22/08/1974 |  | Obras canteiro central  | DA     | Foto         |
| 23/08/1974 | Patrimônio a preservar   | Seminário de Estudos dos problemas de Brasília  | CB     | Texto        |
| 05/11/1974 |  | Estacionamento vazio  | DA     | Foto         |
| 05/11/1974 | Ratos e Baratas  | Buraco na 703 usado como depósito de lixo   | CB     | Foto + Texto |
| 06/11/1974 | Estacionamentos na W3 prontos no Natal                               | Obras estacionamento canteiro central   | CB     | Foto + Texto |
| 24/11/1974 | Novo cruzamento no Eixo Monumental                                   | Cruzamento W3 Sul Norte   | CB: 13 | Foto + Texto |
| 25/11/1974 |  | Obras estacionamento canteiro central   | DA     | Foto         |
| 28/11/1974 | Mesa da Cidade   | Novos estacionamentos   | CB: 13 | Foto + Texto |
| 28/11/1974 | Mesa da Cidade   | Reabertura da Biblioteca do INL em 2/12   | CB     | Texto        |
| 09/12/1974 |  | Veículos estacionados   | DA     | Foto         |
| 12/12/1974 |  | Obras calçamento  | DA     | Foto         |
| 31/01/1975 | Detur inicia a decoração da W3 para o carnaval                       | Departamento de Turismo do DF, ornamentação de carnaval entre as quadras 504 a 510  | CB     | Texto        |
| 12/02/1975 | Brasília viveu o seu melhor carnaval                                 | O maior carnaval da história. Retorno aos desfiles de carnaval para a W3, investimento em ornamentação e iluminação da avenida, presença de trio elétrico e maior estímulo às associações carnavalescas | CB     | Foto + Texto |
| 07/04/1975 | A batalha do trânsito  | Traz a W3 Sul como ponto crítico do trânsito, como a via mais movimentada do Plano Piloto, desde a inauguração da cidade.   | CB     | Texto        |
| 28/11/1975 | Manifestação contra invasão da Amazônia                              | Movimentação ocorreu na W3  | DA     | Foto         |
| 1975       | Inauguração viaduto W3 S-N   |   | JB     | Foto + Texto |
| 20/12/1975 |  | Movimento comércio  | DA     | Foto         |

|            |   |  |        |              |
|------------|---|--|--------|--------------|
| 1976       |   | Carnaval W3  | DA     | Foto         |
| 1976       |   | Passeio W3 Sul   | HB     | Foto         |
| 1976       |   | Conexão W3 Sul Norte   | HB     | Foto         |
| 01/03/1976 |   | Carnaval W3 Trio elétrico Marajós  | DA     | Foto         |
| 23/08/1976 | Morre JK                                      | Procissão JK W3  | CB     | Foto + Texto |
| 24/08/1976 | A multidão canta, levando JK                  | Procissão JK W3  | ESP: 9 | Foto + Texto |
| 21/12/1976 |   | Obras calçamento   | DA     | Foto         |
| 21/12/1976 |   | Movimento pessoas + obras  | DA     | Foto         |
| 1977       |   | Fofi   | DA     | Foto         |
| 19/02/1977 |   | Bloco Associação da Ceilândia Carnaval W3                                    | DA     | Foto         |
| 10/04/1977 | Longos feriados prejudicam comércio           | Em alguns pontos da W/3 SUL: Quase vazio. Foto Quadra 509 Fofi               | CB: 13 | Foto + Texto |
| 23/04/1977 | Obras W3                                      | Obras calçamento   | DA     | Foto         |
| 25/04/1977 | Calçadas ficam prontas na W/3 Sul até a 511   | Obras calçamento   | CB: 4  | Foto + Texto |
| 30/06/1977 |   | Movimento pessoas  | DA     | Foto         |
| 10/11/1977 |   | Sinais enguiçados + engarrafamento W3 + dom bosco                            | DA     | Foto         |
| 21/11/1977 |   | Pintura painel 510 Sul por Aldemir Martins                                   | DA     | Foto         |
| 1978       |   | Casas nordeste   | DA     | Foto         |
| 04/02/1978 |   | Bloco Boêmios da Asa Sul Carnaval W3   | DA     | Foto         |
| 04/02/1978 |   | Abertura do carnaval trio elétrico Marajós                                   | DA     | Foto         |
| 11/02/1978 |   | Escola de samba Bola Preta de Sobradinho carnaval W3                         | DA     | Foto         |
| 18/07/1978 |   | Cruzamento + torre + Setor Hoteleiro   | DA     | Foto         |
| 01/02/1979 |   | Carnaval Pacotão   | DA     | Foto         |
| 28/02/1979 |   | Carnaval As pas douradas   | DA     | Foto         |
| 25/11/1979 |   | Cine Cultura   | DA     | Foto         |
| 1980       |   | Zebrinhas W/3  | HB     | Foto         |
| 16/02/1980 |   | Carnaval O Nós Aqui Traveiz  | DA     | Foto         |
| 26/05/1981 |   | Teatro Galpão  | DA     | Foto         |
| 08/07/1981 |   | Fachada Kazebre 13, 504 Sul  | DA     | Foto         |
| 05/05/1982 | Artistas sem espaço para atuar                | Reforma Teatro Galpão e Centro de Criatividade                               | CB     | Foto + Texto |
| 07/11/1982 | Comerciantes contra oficina na 512 Sul        | Comerciantes e moradores reclamam da instalação de uma oficina na quadra 512 | CB: 7  | Texto        |
| 11/11/1982 | Lançado o "Shopping"                          | Evento de lançamento da pedra inaugural do Park Shopping                     | CB: 9  | Foto + Texto |
| 12/11/1982 |   | Mário promove passeata   | DA     | Foto         |
| 15/11/1982 | Arquiteto cria fórmula para salvar o comércio | A ideia é transformar a W-3 num imenso shopping horizontal                   | CB     | Foto + Texto |
| 17/11/1982 | Roma pega fogo                                | Cozinha do restaurante Roma 511 pega fogo                                    | CB: 10 | Texto        |
| 12/01/1983 |   | Vista aérea  | DA     | Foto         |
| 22/01/1983 |   | Vista aérea  | CB     | Foto         |
| 22/01/1983 |   | Vista aérea  | DA     | Foto         |
| 08/03/1983 |   | Pichação Palco Galpãozinho   | DA     | Foto         |
| 08/03/1983 |   | Reforma Teatro Galpão  | DA     | Foto         |
| 04/04/1983 |   | Bacarat construção   | DA     | Foto         |

|            |  |  |        |              |
|------------|--|--|--------|--------------|
| 20/04/1983 |  | Casamento Roberto Carlos e Myriam Rios   | DA     | Foto         |
| 20/04/1983 |  | Peça teatral Besame Mucho + Galpão + Fernando Villar   | DA     | Foto         |
| 15/11/1983 | O Camelô, a lei e o real   | Ambulantes aumentam com desemprego. Localização deles nos pontos de maior fluxo de pessoas como a w3 | CB: 19 | Texto        |
| 17/12/1983 | Caem vendas na W/3   | Caem vendas na W/3   | CB     | Foto + Texto |
| 20/12/1983 | Quadra está semi-abandonada  | Denúncia situação quadra 715 Sul   | CB: 13 | Foto + Texto |
| 21/12/1983 |  | Cine Cultura demolição   | DA     | Foto         |
| 21/12/1983 | Lojistas do ParkShopping já se sentem ludibriados.                                       | Pouco movimento no shopping recém inaugurado e alto custo do aluguel                                 | CB: 15 | Foto + Texto |
| 27/12/1983 | Brasiliense altera hábitos   | Seleção de itens de consumo  | CB: 13 | Texto        |
| 02/02/1984 |  | Teatro SESC Garagem vazio (falta de verbas)  | DA     | Foto         |
| 01/11/1984 | W3 perde sua identidade  | Construção de prédios residenciais nas quadras 500   | CB: 21 | Foto + Texto |
| 24/04/1984 |  | Diretas Já   | CB     |              |
| 14/03/1985 |  | Tancredo Neves Dom Bosco   | DA     | Foto         |
| 23/04/1985 | Morte de Tancredo Neves  | Cortejo Tancredo pelo Eixão  | DA     | Foto         |
| 20/05/1986 |  | Apresentação Rock + Feira de Música + Galpão   | DA     | Foto         |
| 09/02/1988 | Teatro Galpão precisa de ampla reforma   |  | DA     | Foto         |
| 10/02/1988 | Na W-3   | Nota zomba o senador Mário Covas por fazer caminhada na W3   | CB: 22 | Texto        |
| 10/02/1988 | 508 Sul: Tombar ou não tombar é a questão?   |  | CB: 26 | Texto        |
| 17/01/1989 |  | Jumbo 502 Sul  | DA     | Foto         |
| 05/03/1990 |  | Teatro Galpão + grupo de percussão   | DA     | Foto         |
| 30/05/1990 | Conjunto cultural da 508 Sul recebe hoje à tarde a primeira marretada oficial da reforma |  | CB: 3  | Texto        |
| 10/01/1991 |  | SCS vista aérea  | DA     | Foto         |
| 09/03/1991 | Sobrados substituem casa popular nas 700   |  | CB: 8  | Foto + Texto |
| 14/03/1991 |  | Loja fechada + declínio comércio W3  | DA     | Foto         |
| 22/03/1991 |  | Placas irregulares   | DA     | Foto         |
| 09/04/1991 |  | Esqueleto Bacarat  | DA     | Foto         |
| 17/05/1991 |  | Movimento carros   | DA     | Foto         |
| 18/06/1991 |  | Fachada Shopping Bacarat   | DA     | Foto         |
| 05/02/1992 |  | Shopping Bacarat   | DA     | Foto         |
| 25/02/1992 |  | Bacarat cobertura  | DA     | Foto         |
| 05/09/1992 |  | Feira do Paraguai na W3  | DA     | Foto         |
| 20/04/1993 |  | Teatro Garagem 713 Sul   | DA     | Foto         |
| 22/04/1994 |  | Feira do Paraguai na W3  | DA     | Foto         |
| 29/07/1994 |  | Movimento carros e pedestres   | DA     | Foto         |
| 20/04/1997 |  | Índio Galdino hospital + ataque na 703 Sul   | DA     | Foto         |
| 20/04/1997 |  | Presos os jovens que atearam fogo no índio Galdino na 703/704 Sul                                    | DA     | Foto         |
| 16/10/1997 |  | Pátio Brasil   | DA     | Foto         |
| 27/10/1997 |  | Pátio Brasil   | DA     | Foto         |
| 11/01/1998 |  | Vista aérea torre tv e W3 sul  | DA     | Foto         |

|            |   |   |        |              |
|------------|---|---|--------|--------------|
| 28/07/1999 |   | W3 norte + Torre + Brasília Shopping  | DA     | Foto         |
| 18/01/2002 | Teatros estão ameaçados                                     |   | CB: 11 | Foto + Texto |
| 23/01/2002 | Unidos para cobrar  | Revitalização W3  | CB     | Texto        |
| 27/03/2002 |   | Espectáculo no Teatro Galpão  | CB     | Texto        |
| 23/04/2002 | Reserva de vagas na 505 Sul irrita alunos de curso          | Estacionamento W2   | CB     | Foto + Texto |
| 27/04/2002 | Comércio fatura 50% a mais                                  | Revitalização do Parque da Cidade   | CB     | Foto + Texto |
| 13/06/2002 | Pêsames, ao Detran  | Carta do Leitor Descaso com a W3  | CB     | Texto        |
| 08/08/2002 | W3 Sul: Pichada e abandonada                                | Descaso com a W3 + revitalização  | CB     | Foto + Texto |
| 08/08/2002 | União pela W3   | Matéria sobre o concurso  | CB     | Foto + Texto |
| 09/08/2002 | Patrimônio de Brasília ganha reforço                        | Entrevista com superintendente do IPHAN. Dentre as medidas, revitalização da W3 | CB     | Texto        |
| 28/08/2002 | W3 em reforma   | Nota sobre julgamento do concurso para revitalização da avenida                 | CB     | Texto        |
| 05/09/2002 | W3 Sul tem projeto de revitalização                         |   | CB     | Texto        |
| 09/11/2002 |   | Bar Brasília 506 Sul + Fernando Brant Compositor                                | DA     | Foto         |
| 05/03/2003 |   | Teatro SESC Garagem 713/913 Sul   | DA     | Foto         |
| 14/04/2003 |   | Ônibus e vans na W3 Sul   | DA     | Foto         |
| 16/04/2003 |   | Pioneira da Borracha  | DA     | Foto         |
| 16/04/2003 |   | Francisco Abreu banca 513 Sul   | DA     | Foto         |
| 17/04/2003 |   | Pioneiros Brasília W3   | DA     | Foto         |
| 26/04/2003 |   | LanHouse 507 Sul  | DA     | Foto         |
| 27/11/2003 | Polícia foi chamada para organizar fila no posto da 506 Sul | Posto de atendimento da secretária de fazenda                                   | CB     | Foto + Texto |
| 27/08/2004 |   | Pichação casa 712 Sul   | DA     | Foto         |
| 10/09/2004 |   | Biblioteca Demonstrativa de Brasília + diretora                                 | DA     | Foto         |
| 20/09/2004 |   | Coreto praça 707 Sul pichado  | DA     | Foto         |
| 20/10/2004 |   | ônibus lotado W3  | DA     | Foto         |
| 15/11/2004 |   | Revitalização W3  | DA     | Foto         |
| 23/11/2004 |   | Vladimir Carvalho   | DA     | Foto         |
| 25/11/2004 | Orçamento de 2005 terá R\$ 8,3 bilhões                      | Verbas públicas para revitalização da W3  | CB     | Texto        |
| 12/01/2005 |   | Dom Bosco   | DA     | Foto         |
| 14/03/2005 |   | Visita Ney Matogrosso   | DA     | Foto         |
| 31/03/2005 |   | Faixa de pedestres + Galeria do Emprego 505/506 Sul                             | DA     | Foto         |
| 02/11/2005 | Secretaria de fazenda                                       | Fila para atendimento   | CB     | Foto + Texto |
| 18/12/2005 |   | Queda de árvore em cima de banca de jornal 506 Sul                              | DA     | Foto         |
| 24/01/2007 |   | secc 504  | DA     | Foto         |
| 14/04/2007 |   | Mercado Municipal + oficina de nhoque   | DA     | Foto         |
| 27/04/2007 |   | Mercado Municipal   | DA     | Foto         |
| 04/08/2007 |   | Mercado Municipal   | DA     | Foto         |
| 20/11/2007 |   | Restaurante Roma  | DA     | Foto         |
| 28/11/2007 |   | Atendimento da Sec. Da Fazenda na 506 Sul                                       | DA     | Foto         |
| 30/11/2007 | Secretaria fechará agência                                  | Unidade da 506 sul será fechada   | CB     | Foto + Texto |
| 11/01/2008 |   | Vacinação posto de Saúde 508 Sul  | DA     | Foto         |
| 04/03/2008 |   | Casa do Pão 506 Sul   | DA     | Foto         |
| 02/04/2008 |   | Henrique Gougon + arte destruída  | DA     | Foto         |
| 23/05/2008 | Pousadas seguem abertas                                     | Pousadas nas quadras 700  | CB     | Foto + Texto |

|            |   |  |        |              |
|------------|---|--|--------|--------------|
| 05/06/2008 | Comércios serão vetados   | Veto de autorização para funcionamento das pousadas nas quadras 700          | CB: 37 | Foto + Texto |
| 26/08/2008 |   | Mercado Municipal + recebe medalhista brasileira das Olimpíadas de Pequim    | DA     | Foto         |
| 17/02/2009 |   | VTL  | JB     |              |
| 15/04/2009 | Comércio às moscas  | Pesquisa realizada pelo sindicato dos bares e restaurantes do DF             | CB: 12 | Foto + Texto |
| 25/05/2009 | O desleixo na W3  | Coluna do leitor   | CB: 18 | Texto        |
| 08/07/2009 | Pousadas desafiam a lei na W3   |  | CB     | Texto        |
| 04/01/2010 |   | Espaço Cultural Renato Russo + poeta Marina Mara                             | DA     | Foto         |
| 20/01/2010 |   | Pirulito de propaganda grafitado na 508 Sul                                  | DA     | Foto         |
| 14/02/2010 |   | Carnaval Pacotão   | DA     | Foto         |
| 15/03/2010 |   | Páscoa artesanal 709 Sul   | DA     | Foto         |
| 13/04/2010 |   | Vacinação posto de Saúde 514/515 Sul   | DA     | Foto         |
| 14/05/2010 |   | Comper 506 Sul + matéria sobre inflação                                      | DA     | Foto         |
| 21/05/2010 |   | Vacinação posto de Saúde 508 Sul   | DA     | Foto         |
| 28/05/2010 |   | Placa 704 Sul  | DA     | Foto         |
| 28/05/2010 |   | Placa da quadra 707  | DA     | Foto         |
| 02/06/2010 |   | Vacinação posto de Saúde 514/515 Sul   | DA     | Foto         |
| 07/07/2010 |   | Grafite 508 Sul  | DA     | Foto         |
| 07/07/2010 |   | Grafite 516 Sul  | DA     | Foto         |
| 16/07/2010 |   | Candango Kléber Campos (primeiro líder dos operários de Brasília) na 713 Sul | DA     | Foto         |
| 03/08/2010 |   | Inauguração do comitê do Partido Verde na 513 Sul                            | DA     | Foto         |
| 04/09/2010 |   | Acidente ônibus  | DA     | Foto         |
| 23/09/2010 |   | Revitalização W3   | DA     | Foto         |
| 23/09/2010 | Revitalizações previstas não caminham e benefícios ficam mais distantes |  | JB     | Texto        |
| 18/10/2010 |   | Alagamento   | DA     | Foto         |
| 23/11/2010 |   | Fachada de casa pichada 703 Sul  | DA     | Foto         |
| 12/12/2010 |   | Água acumulada + loja pichada  | DA     | Foto         |
| 13/12/2010 | A avenida do descaso  | Fachada loja pichada 504 Sul   | CB: 26 | Foto + Texto |
| 08/01/2011 |   | Limpeza urbana 707/708 Sul   | DA     | Foto         |
| 11/01/2011 |   | Poda de árvores na 509/510 Sul   | DA     | Foto         |
| 16/01/2011 |   | Livro Arquivo Brasília + Casas Populares                                     | DA     | Foto         |
| 25/02/2011 |   | Acidente veiculos  | DA     | Foto         |
| 12/04/2011 |   | Casa do Pão 506 Sul  | DA     | Foto         |
| 09/06/2011 |   | Incêndio 506 Sul   | DA     | Foto         |
| 11/06/2011 |   | Acidente veiculos  | DA     | Foto         |
| 14/06/2011 |   | Negociação com assaltantes 711 Sul   | DA     | Foto         |
| 15/06/2011 |   | Refém 711 Sul  | DA     | Foto         |
| 17/06/2011 |   | Apresentação no Espaço Cultural Renato Russo EP 308                          | DA     | Foto         |
| 17/06/2011 |   | Sequestro + estupro 516 Sul  | DA     | Foto         |

|            |  |  |        |              |
|------------|--|--|--------|--------------|
| 18/06/2011 |  | Vacinação posto de Saúde 514/515 Sul   | DA     | Foto         |
| 09/07/2011 | Moradores se mobilizam contra comércios nas quadras 700 da Asa Sul         | Manifestação contra comércio nas 700   | CB     | Foto + Texto |
| 27/07/2011 |  | Fachada pichada 511 Sul  | DA     | Foto         |
| 27/07/2011 |  | Ambulantes em frente ao comércio   | DA     | Foto         |
| 28/07/2011 | Lojistas discutem problemas que os atormentam diariamente na W3 Sul        |  | CB     | Texto        |
| 19/08/2011 |  | Movimento pessoas  | DA     | Foto         |
| 27/09/2011 |  | Manifestação Praça do índio 703 Sul  | DA     | Foto         |
| 30/09/2011 |  | Fechamento Pensão 703 Sul  | DA     | Foto         |
| 31/10/2011 |  | Incêndio Sebo Fortaleza 511 Sul  | DA     | Foto         |
| 30/11/2011 |  | Coletores para lixo eletrônico Pão de Açúcar 516 Sul                         | DA     | Foto         |
| 02/12/2011 |  | Greve/protesto Unimed 515 Sul  | DA     | Foto         |
| 07/01/2012 | Camelôs voltam a invadir Setor Comercial após ganharem shoppings populares | Shopping popular construído para abrigar ambulantes (inclusive os da W3 Sul) | CB     |              |
| 28/02/2012 |  | Sequestro + estupro 512 Sul  | DA     | Foto         |
| 01/03/2012 |  | Pousada Agefis   | DA     | Foto         |
| 12/03/2012 |  | Faixa exclusiva  | DA     | Foto         |
| 28/03/2012 | Impasse na preservação   | PPCUB e discussão sobre a W3   | CB: 11 | Foto + Texto |
| 06/07/2012 | Asa Sul ganha unidade especializada em atender moradores de rua            | Centro Pop na 903 Sul  | CB     | Foto + Texto |
| 02/12/2012 | Morre em Brasília o diretor e roteirista Jota Pingo, aos 66 anos           | Velório foi no espaço cultural da 508 Sul                                    | CB     | Foto + Texto |
| 20/01/2013 |  | Acessibilidade + ônibus  | DA     | Foto         |
| 12/02/2013 |  | Carnaval Pacotão   | DA     | Foto         |
| 27/02/2013 |  | Carro atingido por árvores (chuva + ventos) 509/510 Sul                      | DA     | Foto         |
| 27/03/2013 |  | Mercado Municipal  | DA     | Foto         |
| 30/04/2013 |  | Espaço Cultural Renato Russo + atriz Adriana Lodi                            | DA     | Foto         |
| 17/05/2013 |  | Biblioteca Demonstrativa de Brasília + funcionamento                         | DA     | Foto         |
| 25/05/2013 |  | Carro em chamas na 711 Sul   | DA     | Foto         |
| 28/06/2013 |  | Novo ônibus Estrutural   | DA     | Foto         |
| 03/07/2013 |  | VLT  | DA     | Foto         |
| 09/07/2013 |  | Acidente veiculos  | DA     | Foto         |
| 22/08/2013 |  | Rádio Cultural FM + Espaço Cultural Renato Russo                             | DA     | Foto         |
| 22/08/2013 |  | Placa da quadra 507 Sul  | DA     | Foto         |
| 01/09/2013 | Ainda existe amor na W3 Sul  | Locais surpreendentes na Avenida   | CB     | Foto + Texto |
| 02/09/2013 |  | Asfalto + acidentes  | DA     | Foto         |
| 09/09/2013 | Detran conclui sinalização horizontal da W3 Sul                            | Conclusão de sinalização horizontal Detran W3                                | JB     | Texto        |
| 13/09/2013 |  | Corpo encontrado no fosso de prédio comercial na 516 Sul                     | DA     | Foto         |
| 14/09/2013 |  | Obras asfalto Parque W3  | DA     | Foto         |
| 04/10/2013 |  | Incêndio 707 Sul   | DA     | Foto         |
| 18/10/2013 |  | Comércio W3 Sul  | DA     | Foto         |
| 12/11/2013 |  | Protesto 503 sul   | DA     | Foto         |
| 13/11/2013 |  | Árvore caída após chuva 710 Sul  | DA     | Foto         |

|            |  |  |        |              |
|------------|--|--|--------|--------------|
| 20/01/2014 |  | Funcionário Pão de Açúcar foi atacado por uma faca         | DA     | Foto         |
| 02/02/2014 |  | Flanelinha morto a facadas no pão de açúcar 504 Sul        | DA     | Foto         |
| 23/04/2014 | W3 Sul: auge à decadência  |  | JB     | Foto + Texto |
| 07/05/2014 |  | Interdição Biblioteca Demonstrativa de Brasília            | DA     | Foto         |
| 09/05/2014 | Viaduto do final da W3 Sul deve ser liberado no fim deste mês              | Obras viaduto fim W3                                       | JB     | Foto + Texto |
| 11/05/2014 | O arquiteto e ciclista W3 Sul  | Acidente W3  | CB: 25 | Foto + Texto |
| 02/06/2014 |  | Espaço Cultural Renato Russo                               | DA     | Foto         |
| 05/06/2014 | Revitalização da W3 é incluída no PPCUB                                    |  | JB     | Foto + Texto |
| 15/06/2014 | Uso irregular de espaço destinado a ônibus e táxis é frequente             | Uso irregular de faixa exclusiva para ônibus               | JB     | Foto + Texto |
| 26/06/2014 |  | Trânsito viaduto n-s copa do mundo                         | DA     | Foto         |
| 13/10/2014 |  | Campanha Frejat  | DA     | Foto         |
| 28/11/2014 | Espaços que fizeram sucesso são lembrados com nostalgia por brasilienses   | Magazine Fofi e Bibabô                                     | CB     | Foto + Texto |
| 31/12/2014 | Expresso DF Oeste vai ligar Ceilândia à W3 Sul                             | Expresso DF oeste Ceilândia-W3 Sul                         | JB     | Foto + Texto |
| 21/02/2015 |  | Inauguração nova conexão Parque da Cidade 712/912 Sul      | DA     | Foto         |
| 12/03/2015 |  | Assalto Agência Correios 508 Sul                           | DA     | Foto         |
| 26/03/2015 | Assaltantes de sauna tentam fugir, mas são detidos no telhado              | Assalto sauna gay 503 Sul                                  | CB     | Foto + Texto |
| 26/03/2015 | Sauna gay é assaltada na 503 Sul   | Assalto sauna gay 503 Sul                                  | JB     | Foto + Texto |
| 06/05/2015 |  | Manifestação Biblioteca Demonstrativa de Brasília          | DA     | Foto         |
| 21/05/2015 |  | Pichações lojas 513 Sul                                    | DA     | Foto         |
| 23/05/2015 | Muros da W3 Sul transformam-se em painéis para arte brasiliense            |  | CB     | Foto + Texto |
| 26/06/2015 |  | Assalto (frustrado) agência Caixa 515 Sul                  | DA     | Foto         |
| 15/07/2015 | Distrito Federal já teve 220 lojas fechadas neste ano                      |  | JB     | Foto + Texto |
| 15/07/2015 |  | Ipê roxo 704 Sul   | DA     | Foto         |
| 25/07/2015 |  | Mercado Municipal  | DA     | Foto         |
| 13/08/2015 |  | Centro de Triagem e Perícia da Secretaria de Saúde 712 Sul | DA     | Foto         |
| 18/11/2015 | Expresso Sul chega à W3 Sul neste sábado                                   | Expresso Sul W3 Sul  | JB     | Foto + Texto |
| 09/01/2016 |  | Assalto Santander na 513 Sul                               | DA     | Foto         |
| 07/02/2016 |  | Pacotão carnaval   | DA     | Foto         |
| 24/05/2016 |  | Manifestação contra abertura de comércio nas 700 704 Sul   | DA     | Foto         |
| 25/05/2016 | Expresso será ampliado para 13 regiões administrativas                     |  | GDF    | Foto + Texto |
| 21/07/2016 | Pioneiro trava, há décadas, luta quase solitária para revitalizar a W3 Sul | História do Sr. Hely Couto, dono da Pioniera da Borracha   | CB     | Foto + Texto |
| 26/09/2016 | Novacap notifica empresa para reparar asfalto da W3 Sul                    | Asfalto W3 Sul   | JB     | Foto + Texto |
| 09/12/2016 | W3 Sul será interditada  | Interdição W3 para recapeamento                            | JB     | Foto + Texto |
| 19/12/2016 |  | SESC 504   | DA     | Foto         |

|            |  |   |        |              |
|------------|--|---|--------|--------------|
| 04/01/2017 |  | Manifestação contra aumento das passagens + W3                | JB     |              |
| 05/02/2017 | Arquivos expõem guerra de pegas nas ruas do DF desde a década de 70                    |   | CB     | Foto + Texto |
| 22/03/2017 | Agefis faz apreensão em pousada de 90 quartos na Asa Sul                               |   | CB     | Foto + Texto |
| 28/03/2017 |  | Antes / depois comparativo Avenida W3                         | HB     | Foto         |
| 18/04/2017 | A W3 virou uma avenida por acaso   | Artigo do Histórias de Brasília                               | JB     | Foto + Texto |
| 18/04/2017 | Mercado de saunas gays no DF   | Nicho em Ascensão, e discreto, comum na W3                    | JB     | Foto + Texto |
| 19/04/2017 | Uma morte a ser lembrada   | Morte Galdino   | CB: 21 | Foto + Texto |
| 05/05/2017 | Agefis interdita mais uma pousada irregular na W3 Sul                                  | Fechamento pousadas 700                                       | CB     | Foto + Texto |
| 06/05/2017 |  | Pousadas  | CB: 20 |              |
| 14/07/2017 | Mais Beirute, menos Cão Vêio   | Fechamento Mercado Municipal                                  | OB     | Foto + Texto |
| 23/07/2017 | W3 pede socorro: revitalização não sai do papel e lojas fecham as portas               | W3 revitalização  | CB     | Foto + Texto |
| 25/07/2017 | Comunidade, empresários e usuários pedem a revitalização da W3 Sul                     |   | Blog   | Foto + Texto |
| 27/07/2017 | GDF Parcela os salários de servidores em agosto  | Parcelamento Salários + Sindivarejistas + fechamento lojas W3 | JB     | Foto + Texto |
| 31/07/2017 | Espaço de coworking vai revitalizar W3 com inovação e empreendedorismo                 |   | MET    | Foto + Texto |
| 17/08/2017 | Alunos e professores do Elefante Branco protestam contra sujeira                       | Manifestação bloqueou a W3 Sul.                               | CB     | Foto + Texto |
| 23/08/2017 | Isto é Brasília  | foto w3 cenário IPÊ   | CB: 23 | Foto         |
| 27/08/2017 | Brasília se destaca por espaços e instituições dedicadas à cura espiritual             | Algumas delas localizadas na W3                               | CB     | Foto + Texto |
| 10/11/2017 | W3 enfrenta pior momento, com o abandono e falta de segurança                          | W3 Abandono e falta de segurança                              | CB     | Foto + Texto |
| 24/12/2017 | A fé que move a W3 Sul   | Sobre espaços religiosos que ocupam (dominam) a W3 hoje       | MET    | Foto + Texto |
| 20/01/2018 | Carnaval   | Pacotão na W3   | CB     | Foto + Texto |
| 24/01/2018 | Pousadas ilegais usam internet para continuar a oferecer serviços                      | Pousadas nas quadras 700                                      | CB     | Foto + Texto |
| 11/02/2018 | W3 Sul: descubra onde comer bem na tradicional avenida de Brasília                     | Bares e restaurantes em pleno funcionamento                   | MET    | Foto + Texto |
| 01/03/2018 | Greve dos vigilantes afeta centros de saúde, bancos e ponto do INSS; veja o que fechou | Pontos na W3 fechados   | G1     | Foto + Texto |
| 03/03/2018 | Prato Feito  | Restaurante Roma  | MET    | Foto + Texto |
| 15/03/2018 | DFtrans amplia horários de três linhas em Vicente Pires                                | Uma delas destino W3 Sul                                      | GDF    | Texto        |
| 16/03/2018 | Horários de ônibus em Vicente Pires serão ampliados                                    | Destino W3 Sul  | CB     | Foto + Texto |
| 13/04/2018 | Estudantes bloqueiam W3 Sul em protesto por mais segurança                             |   | MET    | Foto + Texto |
| 20/04/2018 | Veja restaurantes cuja história se confunde com a de Brasília                          | Dentre eles o Roma  | CB     | Foto + Texto |
| 22/04/2018 | Dedé Santana lembra histórias de quando viveu em Brasília                              | Teatro  | CB     | Foto + Texto |



|            |   |  |     |              |
|------------|---|--|-----|--------------|
| 03/05/2018 | Sem vigilantes, brasileiros enfrentam transtornos no INSS e em bancos                     |  | CB  | Foto + Texto |
| 05/05/2018 | Poluição em Brasília quatro pontos da capital tem ar crítico                              | Um dos pontos de análise é a W3 Sul  | CB  | Foto + Texto |
| 02/06/2018 | MPDFT mira isenções concedidas por distritais em seis projetos                            | Isenção fiscal na W3 Sul para recuperação de fachada.                              | CB  | Foto + Texto |
| 11/06/2018 | Investimentos nos trilhos é freado por resistência rodoviária, aponta presidente do Metrô |  | JB  | Foto + Texto |
| 28/06/2018 |   | Crimes na 703/704 Sul  | JB  | Foto + Texto |
| 30/06/2018 | Espaço Cultural Renato Russo é reaberto após cinco anos                                   |  | JB  | Foto + Texto |
| 01/08/2018 | Intervenção fotográfica em parada de ônibus do DF faz homenagem a índio Galdino           |  | G1  | Foto + Texto |
| 15/08/2018 | Casa de prostituição na W3 Sul, em Brasília, é fechada e gerente acaba presa              |  | G1  | Foto + Texto |
| 22/08/2018 | Saldo é negativo para o comércio do DF no primeiro semestre de 2018                       |  | JB  | Foto + Texto |
| 24/08/2018 | Acessibilidade: barreiras no meio do caminho dificultam circulação de quem precisa        | Calçadas esburacadas e rampas obstruídas   | CB  | Foto + Texto |
| 10/09/2018 | Melhorar transporte público no DF é desafio para candidatas ao Buriti                     | Campanha para governador   | CB  | Foto + Texto |
| 12/09/2018 | Rolleberg sinaliza com isenção de IPTU e instalação de pousadas                           | Campanha para governador   | MET |              |
| 14/09/2018 | A cidade dança  | Fala sobre o movimento das pessoas na calçada, que no plano piloto só ocorre na W3 | CB  | Texto        |
| 25/09/2018 | Rolleberg pretende revitalizar a W3 Sul em eventual novo mandato                          |  | CB  | Foto + Texto |
| 26/09/2018 | Concorrentes ao Buriti prometem recuperar centros comerciais                              |  | CB  | Foto + Texto |
| 09/10/2018 | Clube da Bossa abre espaço para cantores amadores   | Clube da bossa surgiu na livraria med (505 Sul)                                    | CB  | Foto + Texto |

Este livro foi desenhado e diagramado pelo Estúdio Grade e é composto com as tipografias Freight Text (desenho de Joshua Garden e publicação da GarageFont Design em 2009) e Basis Grotesque (desenho e publicação da Colophon Foundry em 2015). Impresso no verão de 2019, em papel pólen bold, 90g/m2.

