

W3 Sul, ontem, hoje e amanhã – os dilemas de uma avenida modernista

Autor: Vera Bonna Brandão

Arquiteta e Urbanista UFPA/UFRJ, mestre pela FAU/UnB, doutoranda pela FAU/UnB, arquiteta da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente/GDF.

Endereço: SQN 210 Bloco E apto. 107, Asa Norte, CEP. 70862-050. Fone: (61)33474363
vbonna@terra.com.br

W3 Sul, ontem, hoje e amanhã – os dilemas de uma avenida modernista

Resumo

Este trabalho faz uma cronologia da Avenida W3 Sul, em Brasília, implantada imediatamente após o concurso para o Plano Piloto. Esta Avenida, ponto de encontro da população, no início da construção da cidade, iniciou, no começo da década de oitenta, um período de decadência que se estende até os dias de hoje.

São diversos os motivos que desencadeiam os processos de transformação de nossas cidades, o apogeu e o declínio de determinados espaços estão ligados a dinâmica sócio-cultural, e à novas configurações espaciais que determinam novas formas de apropriação destes espaços.

Segundo a opinião de especialistas, assim como de usuários e comerciantes, as razões para o declínio deste espaço, parecem ser, entre outras: surgimento de grandes centros de compras – *Shoppings*; atividades comerciais permitidas em apenas um dos lados da Avenida; desenvolvimento dos comércios locais, etc.

Nos últimos anos a Avenida sofreu alterações de uso do solo em um de seus lados com o surgimento de diversas atividades não permitidas pelas normas urbanísticas, ocasionando conflitos entre os diversos segmentos envolvidos: comerciantes, moradores, usuários e governo.

Esta situação emblemática permite o confronto entre a dinâmica de uma cidade ainda jovem e o fato desta ser Patrimônio Histórico da Humanidade e tombada a nível federal e local. Esta especificidade da cidade dificulta qualquer ação no sentido de resgatar a sociabilidade da avenida impondo certas restrições às propostas apresentadas.

Selecionamos algumas sugestões, para requalificação da Avenida, apresentadas no concurso promovido pelo GDF, em 2002, além da proposta de implantação de um novo sistema de transporte coletivo que atravessará a avenida de ponta a ponta.

Como estas intervenções não foram ainda implantadas a Avenida continua em processo de degradação. Ações efetivas precisam ser tomadas para que aquele espaço deixe de ser só um canal de circulação e recupere o dinamismo de uma avenida urbana.

Palavras-Chave: revitalização, decadência, normas urbanísticas.

Abstract

This paper presents a chorology of the South W3 Avenue, in Brasília, which was put in place immediately after the contest for Pilot Plan. This Avenue, which used to be a meeting point for the population, entered into a phase of decay in the 1980s which has extended until today.

Many are the elements that trigger the processes of transformation of our cities. The peak and decline of certain spaces are connected to their social and cultural dynamics and to new spatial patterns, which determine new forms of appropriation.

According to the opinion of specialists, users and shop owners, some of the reasons for the Avenue's decline appear to be: the establishment of big shopping malls; the restriction of commerce to only one side of the Avenue; the development of local shops etc.

Presently, the Avenue has undergone changes in soil usage as a result of the development of numerous activities prohibited by urban standards. Such changes caused conflicts between the social segments involved, *i.e.* shop owners, resident, users and governmental agents.

This situation epitomizes the struggle between the dynamics of a young city and its protection as a Mankind Cultural Heritage at federal and local levels. This distinctiveness of the city, which imposes limitations on new proposals, hinders the implementation of actions which could restore the Avenue's sociability.

We here assemble some solutions for requalifying the Avenue's space, proposed in the framework a contest promoted by the Federal District's Government in 2002. We also propose the establishment of a new public transportation system which should cross the Avenue's whole extension.

The Avenue presently continues its process of degradation, as the proposals were not yet implemented. Effective action must then be taken for the Avenue to grow from being a mere means of public circulation towards regaining its urban dynamism.

Key Words: regeneration, decay, urban standards.

W3 SUL ontem, hoje e amanhã: os dilemas de uma avenida modernista

Introdução

A intenção desse trabalho foi fazer uma reflexão sobre uma avenida urbana – a W3, em Brasília, mais especificamente do trecho situado na Asa Sul, ou seja, a Avenida W3 Sul.

Este trecho apresenta situações de uso e ocupação do solo, incompatíveis com as normas urbanísticas atuais que, apesar de sinalizarem tendências e vocações, tem gerado conflitos e inúmeros problemas aos moradores das Quadras 700¹, lindeiras a Avenida, assim como vem criando dificuldades na gestão da cidade, por parte da administração, tendo em vista a especificidade da mesma que além de tombada a nível local e federal é Patrimônio Histórico da Humanidade.

Uma outra situação problemática é o processo de deterioração que a via vem sofrendo ao longo do tempo devido a vários fatores, conforme veremos mais adiante.

Inicialmente a Avenida W3, que era um dos limites, no lado oeste, da área urbana projetada, foi concebida como uma via de serviço, conforme mencionado no item 16 do Relatório do Plano Piloto de Brasília:

(...). 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 de comércio em grosso, etc., e reservando-se uma faixa de terreno, equivalente a uma terceira ordem de quadras, para floricultura, horta e pomar. (...).

As garagens oficinas e depósitos seriam instalados na faixa das Quadras 500 com a frente voltada para a via W2, em frente às Quadras 300, e teriam como finalidade abastecer os comércios locais das superquadras, enquanto que as hortas e pomares se localizariam na faixa das Quadras 700.

Esta proposta não chegou a ser implementada tendo em vista que:

A faixa destinada à floricultura, horta e pomar, a oeste da W3 Sul, foi utilizada para a construção urgente de casas geminadas (projeto de arquitetura e

¹ As quadras residenciais do Plano Piloto de Brasília estão dispostas ao longo do Eixo Rodoviário Norte e Sul. As que se localizam a oeste do Eixo tem como endereçamento as centenas ímpares (Quadras 100, 300, 500, 700 e 900). E as que se localizam a leste do Eixo são numeradas a partir de centenas pares (Quadras 200, 400, 600 e 800).

*implantação da Divisão de Arquitetura), para permitir a transferência dos primeiros técnicos para Brasília com suas famílias, já em 1958, ocupação esta iniciada no meio da Asa Sul, estendendo-se posteriormente ao longo de toda a faixa das 700”.*²

As primeiras quinhentas casas construídas, através da “Fundação da Casa Popular”, foram entregues em 01/09/1958³ e situavam-se no meio da Asa Sul na altura das primeiras superquadras implantadas (terminadas em 5,6,7 e 8)⁴. Posteriormente a ocupação se estendeu ao longo de toda a faixa das 700.

O parcelamento urbano das Quadras 500, da W3 Sul, foi definido apenas em 1961⁵, ou seja, entre 1958/1960 a Avenida W3 Sul estava ocupada somente no lado oeste (Quadras 700) estando à faixa das Quadras 500 totalmente desertificada, conforme podemos observar na foto abaixo.



Figura1 – Primeiras casas das quadras 700



Figura 2 – Ocupação da W3 Sul 1958/60⁶

A seguir faremos uma descrição sumária da Avenida W3 e seus setores lindeiros.

1 - Avenida W3 – Aspectos Morfológicos

A Avenida W3 é um dos eixos estruturadores do Plano Piloto de Brasília e atravessa a cidade longitudinalmente no sentido norte e sul com uma extensão total de cerca de 12 Km, apresentando grandes diferenças configuracionais e de uso entre os trechos norte e sul.

O trecho sul da Avenida, objeto deste trabalho, apresenta um perfil duplicado com estacionamentos e retornos no canteiro central para atender tanto o lado leste

² COSTA, Maria Elisa. LIMA, Adeildo V. *Brasília 57-85 do Plano Piloto ao Plano Piloto*. p. 31.

³ Revista Brasília ano 1958. apud. BRANDÃO, Vera Bonna. *Setor de Habitações Individuais Geminadas Sul e Norte-Morfologia*. p. 4.

⁴ HOLANDA, Frederico de. *Passado, Presente e Futuro de uma avenida moderna: W3, Brasília*. In: *Arquitetura & Urbanidade*. p. 63.

⁵ LEITÃO, Francisco das Chagas. *Do Risco a Cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964*. p. 114.

⁶ As fotos antigas foram obtidas no Arquivo Público do DF

(Quadras 500) como o lado oeste (Quadras 700) e três faixas de rolamento em cada sentido. “Sua concepção longitudinal e ligeiramente arqueada favorece o desenvolvimento da velocidade”⁷.



Figura 3 – Situação da Avenida W3 no Plano Piloto de Brasília

Em 1961, com o parcelamento das Quadras 500 Sul, foram criadas unidades imobiliárias geminadas, organizadas em três blocos com confrontação para duas vias: acesso de serviço pela W2 e acesso principal pela W3, contrariando ao previsto, originalmente, no Plano de Lucio Costa.

A primeira Norma de Edificação Uso e Gabarito – NGB, do setor, permitia a construção de dois pavimentos nos primeiros 12m da fachada principal, e um pavimento nos 28m restantes.



Figura 4 – Construção das quadras 500 – 1959/61.



Figura 5 – Avenidas W3 e W2 Sul 1999⁸

⁷ FERREIRA, Ronald, Bello. *Metodologia para Avaliação do Desempenho de Vias Urbanas: o caso da avenida W3 Sul*. P. 73.

⁸ Fonte: SEDUMA/GDF

A partir de 1975, por decisão do Conselho de Arquitetura e Urbanismo – CAU⁹, as normas foram alteradas admitindo-se: três pavimentos em toda a extensão do lote, construção abrangendo dois ou mais lotes, acessos independentes para os pavimentos superiores, e térreo ocupado exclusivamente com lojas.

Com a setorização estabelecida, formalmente, pelo Governo do Distrito Federal – GDF, em 1989¹⁰, esta área que, originalmente, no parcelamento de 1961, fora denominada Setor Comercial Residencial Sul – SCRS, passou a ser incorporada pelo Setor de Habitações Coletivas Sul – SHCS¹¹.

As Quadras 700, implantadas a partir de 1958, fazem parte do Setor de Habitações Individuais e Geminadas Sul – SHIGS, e são compostas por lotes de tamanhos variados, destinados a residências unifamiliares geminadas. Este parcelamento sofreu várias alterações de gabarito ao longo do tempo, sendo que, atualmente, a taxa de ocupação do lote é de 100% com um coeficiente de aproveitamento de 1,8, ou seja, é permitido no máximo dois pavimentos apesar de encontrarmos várias edificações com três pavimentos.

Temos, portanto, uma Avenida que separa dois setores distintos dentro da lógica modernista em que a rua é pensada apenas como um canal de circulação, com o agravante de que em várias quadras das 700 Sul os blocos possuem fachadas cegas confrontantes com a via enquanto do outro lado da rua (Quadras 500) o acesso pela via é direto. Essa diferença propiciou alguns dos conflitos, que hoje observamos nesses dois setores.



Figura 6 – Quadras 700 - fachadas cegas



Figura 7 – Quadras 500 – acesso pela W3¹²

⁹ Este Conselho era constituído por membros de diversos órgãos do Governo do Distrito Federal e da sociedade civil. E foi substituído pelo atual CONPLAN – Conselho de Planejamento.

¹⁰ Esta setorização foi consolidada pela planta de urbanismo – URB – 89/89, e aprovada por meio de decreto.

¹¹ Na planta de setorização atual (ainda não aprovada formalmente) este Setor aparece como Setor Comercial Residencial Sul - SCRS

¹² As fotos recentes fazem parte do acervo pessoal da autora.

A seguir, apresentaremos uma rápida cronologia da Avenida W3 Sul, que já foi um espaço de grande “animação urbana”, e que apresenta hoje dois grandes problemas: degradação de seu espaço físico e desrespeito as normas urbanísticas, resultando, respectivamente, no fechamento de diversas lojas comerciais e no surgimento de atividades em áreas exclusivamente residenciais.

2 - Avenida W3 Sul – ontem e hoje

Conforme já mencionado a proposta original do Plano Piloto de Brasília não foi implantada e o comércio das Quadras 500 que deveria ser acessado pela via W2, desde o primeiro momento, se voltou para a Avenida W3. Esta inversão contou com a insistência dos lojistas que tinham interesse de que seus estabelecimentos tivessem seu acesso principal voltado para a rua de maior movimento, repetindo a mesma lógica dos comércios locais das superquadras sul.

Com esta alteração substituíram-se os entrepostos de abastecimento, que nunca chegaram a ser instalados, por atividades variadas como: bares, lojas de departamento, butikues, lanchonetes etc.

Este tipo de ocupação na Avenida W3 Sul se deu em função da demora na construção dos setores centrais que abrigariam comércio, serviços e escritórios.

Segundo análise de Costa e Lima¹³:

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

Essas novas atividades passaram a demandar vagas para estacionamento já que não havia previsão para as mesmas ao longo da via de serviço. Em vista disso algumas alterações foram feitas para tentar resolver o problema. Entre as décadas de 60 e 70 foram criadas vagas tanto no canteiro central da avenida, após o remanejamento de alguns retornos, como em alguns lotes ainda vagos¹⁴.

Neste período a Avenida W3 Sul atinge o seu esplendor como principal artéria comercial da cidade e onde eram realizadas as principais manifestações cívicas e culturais.

¹³ COSTA, Maria Elisa. LIMA, Adeildo V. *Brasília 57-85: do Plano Piloto ao Plano Piloto*. p. 57.

¹⁴ Estes lotes ainda não tinham sido alienados pela TERRACAP e estavam situados nas entrequadras 505/506, 509/510, 511/512, 513/514 e 515/516.

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

No auge da W3 Sul um bom programa era pegar uma matinê no Cine Cultura, que ficava na 507 Sul, ou comer a pizza do Roma considerada a melhor da época.¹⁵



Figura 8 – Avenida W3 Sul – 1969



Figura 9 – Evento festivo – 1967

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.

Esta característica da Avenida em concentrar atividades comerciais, culturais e de serviços prosseguiu durante muitos anos até a consolidação do centro urbano, na década de 70, e o surgimento dos *Shopping Centers* entre as décadas de 80 e 90.

Estes novos “templos do consumo”, que ofereciam, além de segurança e facilidade de estacionamento, uma gama variada e sofisticada de comércio e lazer, acabaram por conquistar os antigos usuários do comércio da W3 que, pouco a pouco, foram abandonando aquele espaço forçando os lojistas a trocarem, gradativamente, a antiga localização de seus estabelecimentos por filiais nestes novos espaços, iniciando, dessa maneira, o processo de decadência da Avenida a partir do fechamento de inúmeras lojas.

Segundo dados da pesquisa¹⁶ realizada pela Federação das Indústrias do Distrito Federal – FIBRA, por meio do Instituto Euvaldo Lodi do Distrito Federal, o percentual de áreas ociosas nos blocos das Quadras 500 Sul era de cerca de 9,07% e o motivo

¹⁵ LYRA, Paulo. *Comércio quer regatar o boom da W3 Sul*: Correio Braziliense. Brasília, Caderno Cidades.nov. 1987.

¹⁶ Esta pesquisa foi realizada em 1997, mas alguns dados foram atualizados em 2000 para fundamentar os estudos relativos ao Concurso Público de revitalização da W3. Termo de Referência para o concurso de revitalização da W3. p. 33.

mais alegado pelos comerciantes para o abandono da Avenida W3 Sul era praticamente consensual – a falência iminente e o comércio ruim.

Observamos que após doze anos, o problema persiste, conforme matéria recente¹⁷, e ocorre ao longo de toda a avenida, ou seja, da Quadra 502 a 516 Sul.

A partir do fechamento destes estabelecimentos, o processo de deterioração do espaço público foi acelerado tendo em vista que as antigas atividades foram substituídas por outras pouco rentáveis ou que não se enquadravam no contexto de uma avenida comercial, como por exemplo: templos, concessionárias de veículos, etc. Além disso, a provisoriedade de algumas instalações, o calçamento e o mobiliário urbano de baixa qualidade contribuíram para que a imagem cotidiana da avenida causasse desestímulo aos comerciantes e usuários refletindo negativamente no mercado imobiliário.



Figura 10 – Estabelecimentos fechados na Avenida W3 Sul

Outro fator que contribuiu decisivamente para a redução da atratividade comercial da Avenida W3 Sul foi a criação, em 1962¹⁸, dos Setores de Grandes Áreas – SGA, a leste e a oeste do Plano Piloto de Brasília, com vistas ao atendimento da demanda para a instalação de templos e colégios particulares.

Estes novos setores (quadras 600 e 900) promoveram uma ligação leste/oeste, não prevista originalmente, criando uma circulação de veículos bastante intensa ente este conjunto de serviços complementares e os setores habitacionais. Sendo necessário,

¹⁷ Conforme levantamento do Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares existem atualmente 79 lojas fechadas na W3 Sul distribuídas da seguinte maneira: quadra 502 (7), quadra 506 (12), quadra 508 (10) e quadra 516 (8). In: PIRES, Luciano. *Comércio as moscas*. Correio Braziliense. Brasília, p.37, abr. 2009.

¹⁸ FERREIRA, Ronald Bello. *Metodologia para avaliação do desempenho de vias urbanas: o caso da avenida W3 Sul*. p. 72

inclusive, a abertura, no canteiro central da Avenida W3 Sul, de ligações semaforizadas de forma a garantir uma circulação mais franca.

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

Segundo análise de FERREIRA¹⁹ um dos motivos da redução no desempenho da Avenida W3 Sul, como avenida de atividades, foi o favorecimento da circulação de passagem em detrimento da acessibilidade, principalmente depois da inauguração do viaduto do Eixo Monumental em 1976, além da pouca oferta de vagas de estacionamento em relação ao crescimento da frota de transporte individual.

Tráfego de passagem e localização de atividades em uma mesma via não são incompatíveis, tendo em vista os diversos exemplos existentes em cidades tradicionais. Muito pelo contrário, nas vias onde se localizam os corredores de transporte coletivo é que surgem as atividades.

A acessibilidade por transporte coletivo no Plano Piloto é problemática principalmente no sentido leste/oeste, mas a Avenida W3 está razoavelmente servida com 150 linhas e 800 ônibus/dia circulando diariamente além de 60 mil carros/dia²⁰. Porém, sabemos que estas linhas, provavelmente, não oferecem as opções de trajeto necessárias ao atendimento das necessidades dos usuários, que acabam recorrendo ao transporte individual, pressionando por estacionamentos. Além, é claro, do problema cultural do brasileiro que só admite estacionar em frente ao seu local de destino recusando-se a andar alguns metros para estacionar mais adiante.

Segundo HOLANDA²¹, as razões para o declínio da Avenida, além das já citadas, parecem ser principalmente:

- uso do solo da Avenida com somente um dos lados destinado à atividades centrais, o outro à residências;
- configuração espacial da avenida, implicando descontinuidades com a existência de espaços “cegos” ou “mortos” entre os blocos;

¹⁹ Idem.p.62.

²⁰ KREUTZ, Romeu. *Avenida W3 terá visual renovado em 2008*. Disponível em <www.aguasclaras.df.com> Acesso em 25/07/2008, 16:40.

²¹ HOLANDA, Frederico de. *Passado, Presente e Futuro de uma avenida moderna: W3, Brasília*. In: *Arquitetura & Urbanidade*. p.61, 62.

- ausência da infraestrutura adequada para a circulação de veículos e pedestre;

O fato das Quadras 700 Sul – SHIGS, permitirem, de acordo com as normas, apenas o uso residencial, não impediu, ao longo do tempo, a instalação gradativa de estabelecimentos comerciais e de serviços, tais como: salões de beleza, pousadas, sedes de sindicato, butiques, etc., que posteriormente foram regulamentadas por lei complementar²² e toleradas pelos órgãos do patrimônio por não interferirem com as escalas do conjunto tombado.

Estas alterações de uso aconteceram principalmente naquelas quadras cujos lotes têm confrontação direta com a Avenida W3 Sul e seus limites estão mais próximos da faixa de rolamento (703, 704, 705, 706 e 707).

Nas demais, que possuem lotes mais recuados em relação à avenida ou fachadas “cegas” esta alteração aconteceu de forma insipiente.



Figura 11 – Quadras onde a alteração de uso foi mais intensa

²² A legislação conhecida como “Lei do Alvará Precário” permite a ocupação de alguns serviços.



Figuras 12 e 13 – Atividades comerciais nas Quadras 700

Situação similar aconteceu em algumas ruas de Taguatinga²³, cidade do DF, margeadas por “espaços cegos”, cujo aumento em sua acessibilidade, por meio de ligações com importantes avenidas, resultou na substituição do uso residencial pelo comercial e de serviços a partir da abertura destas “fachadas cegas” contrariando as normas vigentes, mas consolidados, mais tarde, pelo Plano Diretor da cidade.

Em resumo, vai ser muito difícil conter esta alteração de uso que vem acontecendo nas Quadras 700 Sul apesar da repressão por parte do poder público. Recentemente, foram interditados, pela fiscalização do GDF, 42 estabelecimentos comerciais²⁴ entre as quadras 703/713. O juiz que autorizou o fechamento entendeu que o comércio fere o tombamento da cidade, já que estas quadras são residenciais²⁵.

Os proprietários pressionaram a Câmara Legislativa que aprovou um substitutivo a um projeto de lei que autoriza o comércio nas Quadras 700 Sul, sem a necessidade de alvará de funcionamento. Evidentemente foi vetado pelo governador porque seria a oficialização da desordem urbana²⁶.

São situações que provavelmente se repetirão, conforme palavras da procuradora do DF, Izabela Melo, responsável pelo caso, que “perdeu a conta das vezes que o governo tentou acabar com o comércio na W3. A história sempre se repete: os estabelecimentos são fechados, mas abrem as portas no dia seguinte”²⁷.

Além destes estabelecimentos, que foram interditados pela fiscalização, (pousadas, casas de massagem, saunas), e que segundo os moradores provocam distúrbio e incomodidades, existe um grande número de residências ocupadas por dezenas de ateliês atraídos pela excelente localização e pelo baixo preço dos imóveis. “Não são

²³ BRANDÃO, Vera Bonna. *Espaço Urbano x Apropriação Social: um estudo de caso dos espaços públicos abertos de Taguatinga*. p. 132.

²⁴ MADER, Helena. *Pousadas seguem abertas*. Correio Braziliense, Brasília, p. 22, mai.2008.

²⁵ AMORIM, Diego. *Comércios serão vetados*. Correio Braziliense, Brasília, p. 37, jun.2008

²⁶ Notícia recente: os deputados voltaram a aprovar em segundo turno o projeto de lei que autoriza o funcionamento dos estabelecimentos comerciais em áreas residenciais que deverá seguir para o governador. Correio Braziliense. 27/06/2008. Caderno Cidades.

²⁷ AMORIM, Diego. *Pousadas, saunas e casas de massagem serão fechadas*. Disponível em: <<http://www.pmfdf.gov.br/Default.asp?pag=noticia&txtCodigo=314>> acesso em 22/07/2008, 15:30.

visíveis ainda porque somente os cabeleireiros e as videntes estão do lado de fora” afirma Gougon, artista plástico, com ateliê na 712 Sul, onde mora com a família²⁸.

Entre o *Shopping Pátio Brasil*, no início da W3 Sul, e o Setor Hospitalar, no final da Avenida, há focos de produção da cultura brasiliense, divididos em cinema, artes plásticas e teatro. Exemplos bem sucedidos, como o Espaço Cultural Renato Russo (508 Sul), o Teatro da Escola Parque (307/308 Sul) e o Teatro dos Bancários (314/315 Sul) confirmam a tendência e a vocação para a cultura que poderá ser explorada em um projeto de revitalização da avenida.

Enquanto esta ambigüidade permanece, em uma avenida que ainda não encontrou o seu caminho, o espaço físico se apresenta decadente e pouco atrativo. As residências das primeiras quadras das 700 Sul encontram-se em estado de deterioração e muitas estão a venda porque perderam sua atração para a moradia.

Estamos falando de unidades imobiliárias situadas em área nobre do Plano Piloto de Brasília, cidade Patrimônio Histórico da Humanidade e capital do país.



Figuras 14 a 17 – Aspecto decadente das casas do início das Quadras 700

²⁸ HENRIQUE, Klecius. *W3 Sul atrai artistas*. Disponível em: www.correioweb.com.br acesso em 30/06 2008, 20:25

Esta situação, que vem se agravando nos últimos anos, tem recebido críticas e causado insatisfação de moradores, comerciantes e consumidores. Em vista disto ficou claro a necessidade de revitalização da Avenida W3 considerando-se que ela desempenhou papel significativo na vida da cidade fazendo parte da memória coletiva como um espaço outrora preferido para encontros, consumo e convivência.

Estas críticas começaram a partir do início da década de 80 e se referiam basicamente a estes aspectos entre outros:

- inadequação dos espaços destinados à circulação de pedestres e estacionamentos;
- atividades que não atendem as expectativas e exigências dos usuários;
- inexistência de atividades complementares;
- degradação das edificações.

A partir desta situação, houve uma conscientização, principalmente por parte dos comerciantes (segmento mais atingido) de que algo precisava ser feito para que a avenida voltasse a ser um espaço atraente aos consumidores.

Em 1982, por iniciativa da Associação Comercial, foi encomendado, ao arquiteto Antonio Carlos Gomes, um projeto de revitalização para a Avenida W3 Sul²⁹, que tinha como diretriz principal a transformação daquele espaço em um *Shopping* horizontal.

Destacamos algumas intervenções propostas:

- inversão do sentido da via W2;
- abertura da frente das lojas simultaneamente para a W2 e W3;
- aumento do gabarito das quadras 500 Sul;
- criação de galerias ligando as duas ruas;
- retirada dos estacionamentos do canteiro central;
- aumento das calçadas próximas às lojas;
- criação de faixa de estacionamento a 45º junto às quadras 500.

Além deste, outros projetos foram apresentados e encaminhados ao governo ficando, porém, só a nível de discussão, nada de concreto efetivamente aconteceu.

Passados exatamente 20 anos, em 2002, por iniciativa do Governo do Distrito Federal, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH promoveu um

²⁹ *Brasiliense discute o futuro da W3 Sul*. Correio Braziliense. Brasília, Caderno Cidades. Nov. 1982.

“Concurso Público Nacional de Idéias e Estudos Preliminares de Arquitetura e Urbanismo para Revitalização das avenidas W3 Sul e Norte”, organizado pelo IAB/DF.

No Termo de Referência³⁰ para o concurso foi definido, como premissa, a melhoria da qualidade de vida urbana não só na via propriamente dita como em suas áreas adjacentes proporcionando:

- maior acessibilidade aos freqüentadores locais;
- incremento das atividades econômicas ali desenvolvidas e fomento as novas atividades e áreas comerciais;
- conforto aos transeuntes;
- espaços atraentes que contribuam para a permanência dos usuários;
- a valorização das características determinantes que motivaram a preservação histórica.

2.1 – Revitalização da Avenida W3 – Propostas

No concurso para a revitalização da Avenida W3 foram apresentadas 22 propostas, sendo 11 do DF e as demais de vários pontos do país.

A seguir transcreveremos algumas idéias propostas pelas equipes que se classificaram nos três primeiros lugares, compostas por profissionais do DF³¹, para o trecho da W3 Sul, espaço de interesse desse trabalho.

1º lugar- equipe liderada pelo arq. Frederico Flósculo.

A equipe, formada por um arquiteto e um grupo de psicólogos da UnB³², apresentou propostas que enfatizaram a organização comunitária, a educação ambiental e a reeducação empresarial sem privilegiar nenhuma solução configuracional.

Para subsidiar as propostas foi realizada uma pesquisa com 500 pessoas (moradores, pedestres e comerciantes) além de procedimentos de observação do comportamento as pessoas de maneira a avaliar o que as mesmas fazem no seu habitat e no modo como agem nele.

A sugestão mais importante foi a da constituição da avenida como um “corredor cultural” reforçando a vocação da área sul da Avenida W3 e incentivando a construção de cinemas, museus e teatros, assim com a criação de praças temáticas.

³⁰ Termo de Referência para o concurso de revitalização da avenida W3. p. 18.

³¹ Todas as informações sobre o Concurso de Revitalização da Avenida W3, assim como as propostas e desenhos dos participantes foram obtidos nos arquivos da SEDUMA e no portal www.vitruvius.com.br/institucional.

³² Universidade de Brasília

Algumas intervenções físicas e recomendações sobre uso foram propostas tais como:

- recuperação das áreas públicas;
- implantação de circulação nos dois sentidos na via W2;
- criação de condições adequadas de acessibilidade;
- criação de vagas de estacionamento em subsolo ou edifício-garagem;
- retiradas de vagas de estacionamento no canteiro central da avenida;
- proibição de uso misto nas áreas residenciais, quadras 700.

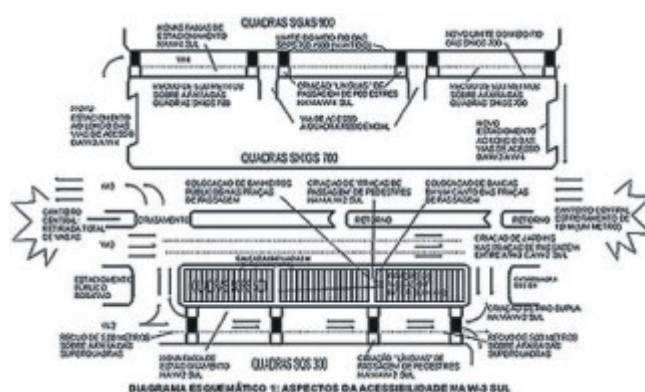


Figura 18 – Diagrama esquemático – aspectos da acessibilidade na W3 Sul

2º lugar – equipe liderada pelo arq. Luis Antonio Reis.

As propostas foram formuladas em três grandes grupos: sistemas de circulação, áreas residenciais e potencialização de usos. Das quais selecionamos algumas:

Sistema de Circulação

- redução do canteiro central e retirada do estacionamento no mesmo;
- eliminação dos grandes estacionamentos em superfície concentrando-os em garagens subterrâneas;
- passarelas de pedestres suspensas ou em subsolo;
- criação de viadutos, no sentido transversal da avenida, nas áreas mais próximas da zona central;
- correções na geometria viária das interseções longitudinais da W3.

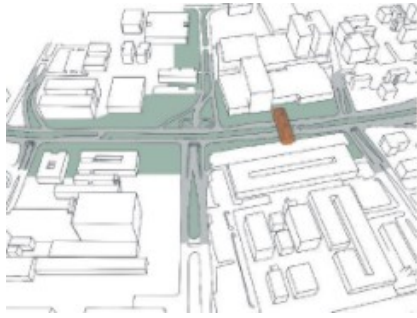


Figura 19 – Viadutos e passarelas sobre a W3 Sul.



Figura 20 – Malha viária local Quadras 700 Sul

Área Residencial

- malha viária ligando as vias locais das quadras 700 Sul para aumentar a permeabilidade do sistema;
- praças com estacionamento privativo para veículos de moradores;



Figura 21 – Área residencial (Quadras 700 Sul)



Figura 22 – Área residencial (Quadras 700 Sul)

Transporte Coletivo

- faixa preferencial para ônibus;
- inclusão de um sistema intermodal entre ônibus e metrô a partir da W3.

Potencialização de Usos

- mudanças de uso e gabarito nas Quadras 700 e potencialização de usos nas áreas das Quadras 500, no trecho sul;
- elevação de gabarito de diversos setores que margeiam a W3 Sul, tomando como referência o gabarito máximo existente na via W3 Norte já aceito e consolidado pela população;

As intervenções propostas, segundo o memorial do projeto, foram pensadas de forma a não sobrecarregar os sistemas de infra-estrutura básica instalados, além de assegurar que o investimento aplicado na reabilitação da área retorne a população local, garantindo a manutenção de todas as melhorias.

3º lugar – equipe liderada pelo arq. Frederico de Holanda.

As propostas foram apresentadas em função de seu contexto espacial, a partir da identificação de problemas da via como um todo e nos dois trechos (sul e norte), dando ênfase aos aspectos configuracionais como: intervenções viárias, alterações de gabarito etc. Além de sugestões de mudanças de uso e a promoção de eventos para provocar a “animação urbana”.

A seguir listaremos algumas das propostas:

- ligação dos Setores Comerciais Sul e Norte por meio de praças-galeria por baixo da via;
- criação de acessos pelos estacionamentos (Entrequadras 500 Sul) e utilização do espaço das praças (Quadras 700), no trecho sul, para a realização de feiras e concertos ao ar livre;



Figura 23 – Praça-galeria SCS



Figura 24 – Estacionamento Quadra 500 Sul

- criação de faixas exclusivas para transporte coletivo;
- construção de garagens subterrâneas nas atuais áreas de estacionamento das Entrequadras 500 Sul;
- criação de ciclovias no canteiro central da Avenida W3, nas entrequadras, praças das 700 Sul e via W4;
- ajuste do gabarito na faixa das 500 Sul para no máximo 5 pavimentos;

- criação de marquises entre os blocos das 500 Sul incentivando a localização de restaurantes, bares e confeitarias;

- Adoção, na faixa das Quadras 700 Sul, de gabarito de três pavimentos com usos permitidos: serviços (pequenos hotéis, clínicas, escritórios, sindicatos e outros já introduzidos na área). Proibindo-se o uso comercial para evitar a incomodidade de operações de carga e descarga em área residencial;



Figura 25 – Canteiro central da W3 Sul



Figura 26 – Praça-tipo entre quadras 500



Figura 27 – Beco 500 Sul



Figura 28 - Esquinas 500 Sul

Analisando o conjunto das três propostas, verificamos que algumas das sugestões são comuns e fazem parte de qualquer projeto de revitalização de espaços urbanos como, por exemplo: recuperação de calçadas, preocupação com a acessibilidade, mobiliário urbano adequado, criação de espaços atraentes aos usuários, etc.

No caso específico da Avenida W3 Sul, os três concorrentes propuseram também, a retirada dos estacionamentos do canteiro central, que interferem no fluxo da avenida, e a criação de estacionamentos subterrâneos ou edifícios-garagem.

Segundo a Comissão Julgadora³³, as propostas classificadas em 1º lugar tiveram grande aceitação por apresentarem soluções, à demanda de revitalização, por meio do aproveitamento de oportunidades já existentes naquele espaço urbano.

Considero importante aproveitar a vocação cultural da avenida, conforme observamos nas propostas do 1º classificado, mas, não o suficiente para resgatar a sociabilidade perdida (e talvez para sempre)³⁴. Há necessidade de medidas mais efetivas como intervenções viárias, alterações de gabarito e principalmente aceitar como irreversível o uso misto das Quadras 700 Sul.

No conjunto de propostas dos outros dois classificados destacamos o seguinte: mudanças de gabarito nas Quadras 500 e 700 Sul, implantação de uso misto nas quadras residenciais (700 Sul), criação de faixa preferencial para ônibus e ligação entre os setores centrais da cidade por meio de passarelas sobre a avenida ou por galerias rebaixadas.

Verificamos, nestas propostas, que houve uma preocupação maior com a identificação dos problemas da avenida resultando em intervenções mais concretas, algumas delas, por serem mais radicais, provavelmente, encontrarão resistências nos órgãos do patrimônio, mas a maioria é viável e certamente trariam resultados mais efetivos.

Para viabilizar a implantação dessas propostas as duas equipes, classificadas em 2º e 3º lugar, sugeriram a aplicação de alguns instrumentos previstos no Estatuto da Cidade.

A seguir apresentaremos as recomendações da Comissão Julgadora, e a síntese dos trabalhos da Comissão Técnica³⁵, formada em 2003, com o objetivo de avaliar as propostas dos participantes do concurso.

2.2 – Análise das Propostas

Segundo a Comissão Julgadora, nenhuma das propostas apresentadas tinha condições de ser aplicada na íntegra, embora todas contivessem sugestões apresentáveis. Esta e outras recomendações faziam parte da ata de encerramento dos trabalhos da comissão, das quais destacamos:

³³ A comissão julgadora era constituída pelos arquitetos Maria Elisa Costa, Cecília Malagutti, Jaime Zettel, João Figueiras Lima, José de Anchieta Leal, Matheus Gorivitz e Vital Pessoa de Melo.

³⁴ Qualquer projeto de revitalização, evidentemente não trará para a avenida seu passado de glória, os tempos são outros e as expectativas e necessidades dos usuários também.

³⁵ Essa comissão técnica foi formada por representantes de diversos órgãos do Governo do Distrito Federal.

- a faixa das 500 Sul integra a escala residencial como elemento determinante na sua concepção, portanto não é admissível a alteração do gabarito em altura;

- admite-se o uso misto nas faixas 500 e 700 Sul, e nas 700 Norte;

- não se pode pretender transformar a W3 em via de trânsito rápido, função inerente ao Eixo Rodoviário;

- a implementação das intervenções deve ser conduzida por um organismo técnico gestor que assuma, com exclusividade, a atribuição específica de selecionar no conjunto aquilo que melhor resolva o problema em questão.

Em julho de 2003 foi realizada uma reunião para a apresentação das cinco propostas vencedoras, e formada uma Comissão Técnica para analisar estas propostas.

Esta comissão fez um resumo das propostas dos cinco trabalhos classificados e as ordenou segundo o critério de viabilidade classificando-as em **viáveis** e **condicionadas**³⁶, tendo sido excluídas as propostas consideradas inviáveis.

Tendo como referência as propostas apresentadas pelos três primeiros colocados (referenciadas anteriormente) listei algumas consideradas viáveis e condicionadas e que foram consenso, entre os membros da Comissão Técnica, como passíveis de serem implantadas.

Viáveis

- galeria na praça rebaixada: ligação SCS A e B;

- construção de garagens subterrâneas nos estacionamentos (500 Sul) e praças (700 Sul);

- correção na geometria das conexões transversais na Avenida W3 Sul;

- criação de praças temáticas;

- permissão de serviços até a Quadra 707 Sul;

- proibição de comércio nas Quadras 700 Sul;

- ampliação dos usos nas áreas lindeiras da Avenida W3 Sul;

- utilização na Avenida W3 Sul do mesmo gabarito da W3 Norte, com uso misto;

- ajuste de gabaritos para no máximo cinco pavimentos nas 500 Sul;

³⁶ **Viáveis** são aquelas propostas cuja implantação apresenta mais impactos positivos que negativos e apresentam um mínimo de conflitos urbanísticos, técnicos etc. **Condicionadas** são aquelas que dependem da linha de projeto a ser desenvolvida, ou do detalhamento do projeto. Relatório da Comissão Técnica. p. 6.

- implantação de ciclovias;
- aumento do gabarito nas Quadras 700 Sul para três pavimentos;
- abertura nas laterais dos blocos das Quadras 500 Sul;
- criação de faixa exclusiva para ônibus;
- criação do “corredor cultural”.

Condicionadas

- redução do canteiro central;
- eliminação dos estacionamentos no canteiro central da Avenida W3 Sul;
- eliminação de quase todos os retornos do canteiro central da Avenida W3;
- ampliação do uso nas casas em frente às praças das Quadras 700 Sul;
- substituição gradativa das casas das Quadras 700 Sul por edifícios residenciais/comerciais compostos por térreo mais três pavimentos.

Podemos observar que a Comissão Técnica foi mais tolerante, com respeito às alterações sugeridas para a avenida e que várias propostas apresentadas pelos três primeiros classificados foram consideradas como **viáveis**³⁷.

Algumas propostas consideradas como **condicionadas**, a meu ver, poderiam ser implantadas a médio prazo como por exemplo, a permissão do uso misto nas casas voltadas para as praças das 700 Sul, seria uma maneira atrair mais usuários para aquele espaço. Quanto à substituição gradativa das casas, nas Quadras 700 Sul, por edifícios residenciais com até três pavimentos, com obrigatoriedade do uso comercial e de serviços no térreo, conforme já existente nas Quadras 700 Norte, apesar de mais radical, a longo prazo, traria, certamente, a “animação urbana” necessária a consolidação da avenida como “avenida comercial”.

Havia a intenção de que algumas das propostas consideradas viáveis, após análise e aprovação dos órgãos do patrimônio, pudessem ser implantadas, porém, com a decisão de transformar a Avenida W3 em um dos eixos de circulação do novo modelo de transporte de massa - VLT³⁸, essas propostas foram abandonadas e apenas uma das intervenções sugeridas deverá ser implantada, com algumas alterações, conforme veremos adiante.

³⁷ Vale ressaltar que foi uma análise preliminar e que não contou com a participação de representantes dos órgãos do patrimônio.

³⁸ VLT – Veículo Leve sobre Trilho

A seguir serão apresentados alguns dados sobre o projeto do sistema de transporte coletivo que atravessará a Avenida W3 de ponta a ponta.

3 - Avenida W3 – amanhã

O Governo do Distrito Federal através do programa “Brasília Integrada”³⁹, pretende implantar brevemente o VLT que terá duas linhas: uma no sentido norte/sul (Aeroporto/Asa Norte) e outra no sentido leste/oeste (Praça dos Três Poderes/Memorial JK), com 25 estações ao todo.

A Linha 1, que passa pela Avenida W3, terá três trechos num total de 20,5 Km:

- trecho 1 – Aeroporto/Estação Asa Sul
- trecho 2 – Estação Asa Sul/502 Norte
- trecho 3 – 502 Norte/Estação Asa Norte.



Figura 29 – Mapa de situação das linhas do VLT

Entre os objetivos⁴⁰, para a implantação desse sistema de transporte estão:

- revitalização urbana da Avenida W3 Sul;
- distribuição da demanda por transporte proveniente das cidades satélites nas Asas Sul e Norte;

³⁹ Programa coordenado pela Secretaria de Transporte/GDF com financiamento do Banco Interamericano – BID.

⁴⁰ Estas informações foram prestadas pela Companhia do Metropolitano em audiência pública realizada em 04/12/07.

- transferência do usuário do automóvel para o transporte coletivo com a redução de pelo menos 30% no fluxo de carros;

O trecho 2 (W3 Sul/502 Norte) será o primeiro a ser implantado com expectativa de inauguração em 2010, em uma segunda etapa teremos o trecho 3, integrando toda a Avenida W3 aos dois terminais e finalmente o trecho 1 juntamente com a linha 2 (Eixo Monumental) que deverá ser inaugurada até 2014, com vistas a copa do mundo.

De acordo com o projeto original do VLT, os trens vão passar no canteiro central da W3 acabando, pelo menos, com a polemica dos estacionamentos neste espaço, defendidos pelos comerciantes e considerados inadmissíveis em algumas das propostas dos projetos classificados no Concurso para Revitalização da Avenida W3.

As estações estarão localizadas também no canteiro central, e existe proposta de implantar, nestes locais, um conjunto de mobiliários urbanos para a organização do comércio de ambulantes⁴¹. Segundo seu idealizador isto deverá trazer movimento e “aquecer o comércio local e a vida urbana da W3”.

A Avenida terá um novo visual, conforme podemos verificar nas simulações abaixo⁴²:



Figura 30– Estação tipo – plataformas laterais



Figura 31 – VLT no canteiro central da avenida W3 Sul

⁴¹Estas novas proposta para a avenida W3 fazem parte de um conjunto de intervenções urbanas projetadas pela equipe do escritório do urbanista Jaime Lerner contratado pelo Governo do Distrito Federal, a partir de 2007.

⁴² Estas imagens estão disponíveis em www.skyscrapercity.com/showthread acesso em 23/05/2009.



Figura 32 – Plataforma central



Figura 33 – Estação-tipo – plataforma central

Existe uma grande expectativa, por parte dos comerciantes e de alguns especialistas na área, que acreditam que a implantação do VLT “vai enfim revitalizar a via”⁴³.

Concordo que a acessibilidade atrai atividades e desenvolvimento econômico, mas este nunca foi o problema da Avenida W3 que, conforme dito anteriormente, conta atualmente com a circulação de 800 ônibus/dia. Acredito, porém, que a integração por meio dos dois terminais localizados em cada extremo da Avenida, proporcione o aumento do número de usuários vindos de outros núcleos urbanos.

Além desse sistema de transporte de massa a ser implantado no sentido norte/sul da cidade, existe uma proposta de criação de um outro sistema, integrado ao VLT, que fará a ligação leste/oeste do Plano Piloto de Brasília criando opções de circulação de modo que o usuário se sinta motivado a substituir o transporte individual pelo coletivo.

Em termos de intervenção urbana, considero bastante positivo, neste novo projeto, a proposta de ligação entre as duas partes (A e B) dos Setores Comerciais Sul e Norte, por meio de duas grandes praças, em nível, com o VLT mergulhando nestes trechos. Teremos uma situação bem mais confortável ao usuário que as propostas anteriormente apresentadas no concurso, onde esta ligação seria feita por meio de passarelas sobre a via ou por praças rebaixadas.

De uma maneira geral são propostas bastante tímidas e que considero insuficientes para a revitalização da Avenida. Nada impede, porém, que sejam resgatadas algumas das propostas consideradas viáveis pela Comissão Técnica que analisou os projetos do concurso. São perfeitamente compatíveis com estas novas intervenções e que certamente contribuiriam para o objetivo principal – resgatar a urbanidade perdida.

⁴³ Opinião do professor da UnB Frederico Flósculo (classificado em 1º lugar no concurso), *Novo projeto incluirá trens nos canteiros centrais da W3 Sul*. Disponível em <www.entemporal.com.br> Acesso em 26/07/2008, 17:20.

4 – Considerações Finais

Conforme verificamos, a tendência de reunir atividades diversas em ambientes “intramuros”, como *Shoppings* e hipermercados (um dos motivos alegados para a decadência da avenida) veio para ficar, mas não impede o sucesso de inúmeros empreendimentos que revalorizam a rua, pois ainda existe uma forte demanda para esse tipo de lugar.

Diversas cidades, tanto no Brasil como no mundo, demonstram que é possível a convivência entre os “templos de consumo” e a urbanidade e vitalidade das ruas.

Portanto, a situação da Avenida W3 não é irreversível, principalmente porque, ao contrário de outros espaços urbanos decadentes, como, por exemplo, as áreas centrais das cidades, que a partir da criação de novas centralidades, agravada pela ausência de moradores nestes espaços, iniciaram um processo de degradação, na Avenida W3 temos uma situação totalmente diversa, pois a mesma está inserida nos setores habitacionais da cidade, inclusive faz parte da “escala residencial” do Plano Piloto de Brasília, os moradores podem se deslocar até a avenida sem a necessidade de usar nenhum tipo de transporte motorizado.

Além dessa vantagem, a ligação com os terminais de ônibus localizados nos dois extremos da avenida, ampliará potencialmente o número de usuários vindos dos núcleos urbanos periféricos.

Porém um novo sistema de transporte não é suficiente para a revitalização da avenida, faz-se necessário a adoção de um conjunto de medidas, inclusive intervenções urbanas, que devolvam urbanidade a avenida – propostas é que não faltam. Algumas das sugestões presentes nos projetos já apresentados, para a revitalização da avenida, são passíveis de serem implantados sem ferir o tombamento da cidade.

Quanto as alterações mais polêmicas, como por exemplo, a permissão de usos diversificados nas Quadras 700 Sul, principalmente na faixa lindeira a avenida, são tendências que tem que ser respeitadas. É impossível, em uma avenida com grande acessibilidade como a W3, eixo estruturador da cidade, que se permita atividades comerciais e de serviços apenas em um dos lados. Em qualquer cidade do mundo isso seria desrespeitado e Brasília não é diferente.

Portanto, é essencial que esta alteração de uso seja concretizada, não por meio de legislações dúbias aprovadas na calada da noite, mas incorporada no Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília.

A política urbana dirigida às cidades deve levar em consideração os significados que as práticas contemporâneas imprimem no espaço. O entendimento da dinâmica sócio-cultural urbana, da configuração espacial, da apropriação dos espaços e das formas de intervenção urbana são essenciais para o gerenciamento das cidades, buscando contemplar a convivência entre o passado e o presente em todas as experiências humanas nas cidades.

5 - Referências Bibliográficas

AMORIM, Diego. *Comércios serão vetados*. Correio Braziliense, Brasília, p. 37, jun.2008.

----- *Pousadas, saunas e casas de massagem serão fechadas*. Disponível em: < <http://www.pmdf.df.gov.br/Default.asp?pag=noticia&txtCodigo=314>> Acesso em 22/07/2008, 15:30.

COSTA, Maria Elisa. LIMA. Adeildo Viegas. *Brasília 57-85. Do Plano Piloto ao Plano Piloto*. Brasília:TERRACAP/GDF,1985.

BRANDÃO, Vera Bonna. *Espaço Urbano x Apropriação Social: um estudo dos espaços públicos abertos de Taguatinga*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Brasília:Universidade de Brasília, 2003.

----- *Setor de Habitações Individuais Geminadas Sul e Norte-Morfologia*. Trabalho do curso de Mestrado (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Brasília: Universidade de Brasília, 2001.

FERREIRA, Ronald Belo. *Metodologia para Avaliação do Desempenho de Vias Urbanas: o caso da avenida W3 Sul*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Brasília:Universidade de Brasília, 2002.

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

HENRIQUE, Klecius. *W3 Sul atrai artistas*. Disponível em < www.correioweb.com.br >Acesso em 30/06 2008, 20:25.

KREUTZ, Romeu. *Avenida W3 terá visual renovado em 2008*.Disponível em <www.aguasclaras.df.com>Aceso em 25/07/2008, 16:40.

LEITÃO, Francisco das Chagas. *Do Risco à Cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Brasília:Universidade de Brasília, 2003.

LYRA, Paulo. *Comércio quer resgatar o boom da W3 Sul*. Correio Braziliense. Brasília, p. 14, nov. 1987.

MADER, Helena. *Pousadas seguem abertas*. Correio Braziliense. Brasília, p.22, maio 2008.

PIRES, Luciano. *Comércio as moscas*. Correio Braziliense. Brasília, p.37, abr. 2009.

VILELA, Manoel. *Brasiliense discute o futuro da W3 Sul*. Correio Braziliense. Brasília, p. 16, nov. 1982.

Novo projeto incluirá trens nos canteiros centrais da W3 Sul. Disponível em <www.entemporal.com.br> Acesso em 26/07/2008, 17:20.

DISTRITO FEDERAL. Federação das Indústrias do Distrito federal – FIBRA, Instituto Euvaldo Lodi. *O Problema da ociosidade da W3 Sul.* Brasília, 1997.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação. *Termo de Referência para o concurso de idéias e estudos preliminares de arquitetura e urbanismo para revitalização das vias W3 Norte e Sul.* Brasília, 2002.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação. *Relatório da Comissão Técnica.* Brasília, 2004.