



Espaço & Geografia

A FANTASIA DE QUE SERÁ O QUE JÁ FOI: UMA OBSERVAÇÃO GEOGRÁFICA SOBRE A AVENIDA W3 SULA PARTIR DAS AÇÕES GOVERNAMENTAIS PÓS-2019

A Geographic Analysis: The W3 Sul Avenue from the post-2019 government actions

SOUSA, D.D.

Diogo Diniz de Sousa ¹

¹ Universidade de Brasília, Departamento de Geografia, Brasília, Brasil, diogodiniz40@yahoo.com.br.
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9137-1533>

Recebido: 04 de junho de 2022; Aceito: 17 de agosto de 2022; Publicado: 02 de janeiro de 2023.

DOI: <https://doi.org/10.26512/2236-56562022e43528>

RESUMO

Com a definitiva instalação de Brasília como sede da administração pública federal, surgiu com ela a necessidade de criação de estabelecimentos de serviços para dar suporte às atividades urbanas e à população residente. Nos primeiros anos da capital do Brasil, estas atividades ficaram concentradas na Avenida W3 Sul, que segundo os projetos iniciais, seria secundária, com vistas à logística do abastecimento da cidade. Ainda nos anos iniciais, a via gerou uma centralidade, concentrando as principais lojas de departamento, supermercados, magazines, agências bancárias e representações de órgãos públicos até o final da década de 1970, quando a partir da consolidação e constituição de *shoppings centers*, entrou em gradual decadência, permanecendo assim até os dias atuais. Desde meados da década de 1990, a partir da adoção de políticas públicas, dá-se a tratativa de sua requalificação, com a implantação de outros usos e funções, com o auge na atualidade, por meio da revitalização de parte de sua infraestrutura, calçamento, jardins e pontos de ônibus, com a prioridade geral de alavancar o setor produtivo e manter os existentes e reabrir equipamentos ligados ao terceiro setor. A partir do entendimento de referências bibliográficas e de entrevistas com consumidores, gerentes, lojistas e funcionários, além de pesquisa de campo em uma sexta-feira anterior ao dia das mães do ano de 2022, foi averiguada, por meio de pesquisa quali-quantitativa, se a intervenção se consolidou e obteve sucesso e se reverteu a trajetória de decadência da W3 Sul. Foi constatado que mesmo após essas ações, quase metade dos estabelecimentos estão fechados, e as funções deles concentram-se nas áreas de serviços bancários, alimentação e bebidas, educação e cursos preparatórios e casa e lar, sobretudo para suporte aos próprios trabalhadores das redondezas. Apesar da adequação da infraestrutura, com o nivelamento da calçada e colocação de ladrilhos, granitina e piso tátil, a política pública solucionou parcialmente a adequação do passeio e insuficientemente a questão central da ação governamental.

Palavras-Chave: Brasília; centralidade; requalificação; política pública.

ABSTRACT

With the definitive inauguration of Brasilia as the new Brazilian capital, services were created to support the population. In the first years of the city, those activities were concentrated on *Avenida W3 Sul*, which, according to the initial projects, should be secondary, aiming at the logistics of the supply of the new city. The *Avenida W3 Sul* generated a centrality, concentrating the main department stores, supermarkets, bank agencies and government agencies until the end of the 1970s. After the consolidation of the shopping malls, the avenue declined its importance and status. Since the 1990s, the public policies were based

SOUSA, D.D.

on its requalification, with the implementation of other uses and functions, like the revitalization of part of its infrastructure, paving, gardens, and bus stops. But, the general priority is leverage sales and reopening the closed stores. In 2019, a new local government, a new public policy. It aimed for the same purposes above mentioned. Based on the understanding of bibliographic references and interviews with consumers, managers, store owners and employees, in addition to a field research on a Friday before Mother's Day in the year of 2022, it was verified, through a qualitative research, if the intervention was consolidated and successful and if it reverted the decadence trajectory on *Avenida W3 Sul*. It was found that after those actions, a half of the establishments are closed, and their functions are concentrated in the areas of food, banks and education and post-graduation courses services, to support the local residents and the workers around them. Despite the adequacy of the infrastructure, with the leveling of the sidewalk, tiles and tactile flooring, the priority issue of government action was insufficiently resolved.

Keywords: Brasilia; centrality; requalification; public policy.

Introdução: o apogeu

Em abril de 1960, Brasília foi inaugurada para abrigar a nova sede administrativa do Brasil. A partir do plano criado pelo arquiteto Lúcio Costa, o desenho urbanístico se deu a partir de dois eixos: um que a cruza de oeste a leste, o qual abrigaria os prédios governamentais, nomeado de Eixo Monumental, e outro de norte a sul, o Eixo Rodoviário, que abrigaria a parte residencial. Os logradouros da nova cidade seriam estabelecidos em quadras, as quais iam da 02 até a 16, em cada “asa do avião” do projeto da cidade. Paralelo ao Eixo Rodoviário à oeste, foram pensadas as vias W, do inglês *west*, sendo a maior delas sendo a W3, tendo a sua porção norte e sul. No planejamento inicial, essa via deveria ser duplicada para o tráfego pesado de caminhões e caminhonetes, seis faixas ao total, três em cada sentido, que abasteceriam os supermercados, açougues e hortifrutigranjeiros da nova cidade, esses postos na porção esquerda da via, nas quadras 500, e chácaras e granjas, formando um cinturão verde e produtor na outra margem, nas quadras 700, cujas habitações seriam construídas a partir de casas geminadas.

Diferente da sua homônima norte, a W3 Sul, ao longo de seus oito quilômetros, reunia características singulares, com paisagens bucólicas contrastando com largas calçadas e edificações contínuas. Além de estar em

SOUSA, D.D.

considerável vizinhança aos prédios residenciais, visto que o Plano Piloto foi ocupado primeiramente pelas quadras 300, as mais próximas da via, e dentro delas, as que ocupavam o interior da Asa Sul, notadamente pela 307/308 sul, o que inviabiliza o acesso transeunte à área central em si e à Rodoviária, essas áreas pensadas concretamente para abrigar o grande comércio, conjuntamente com o Setor de Diversões e Setor Comercial. Com o acréscimo da não fixação de todas as quadras do Plano Piloto, e conseqüentemente de seus os núcleos comerciais locais, essa proximidade de moradores com a avenida contrapôs com a realidade de Brasília da década de 1960, cujos espaçamentos entre as construções eram notórios, isso quando eles existiam.

Figura 1. Recorte do Plano Piloto de Brasília. Em destaque, tracejada na cor vermelha, a Avenida W3 Sul. À direita está o Eixo Monumental, onde ela inicia-se, até sua extremidade sul, à



esquerda da imagem, na quadra 16 Sul. Na margem direita desta, estão as quadras 700 e na esquerda as quadras 500.

Fonte: Google Earth (2022)



Figura 2. Reprodução atual a partir de recorte da W3 Sul e suas adjacências. Para entender a sua configuração territorial, deve-se entender a ocupação de Brasília: a primeira porção a ser habitada dentro do Plano Piloto da nova capital iniciou-se nas quadras 300, à direita da figura (4). A W3 Sul (1), identificada em seu centro, está entre as quadras 500 (3) (planeada para o pequeno comércio local) e as 700 (5) (para a pequena produção agrícola, mais tarde revertidas para o zoneamento residencial exclusivo). Os primeiros logradouros a receberem moradores eram os que ocupavam o interior da Asa Sul, sobretudo a 307 e 308 Sul.

Fonte: Google Earth (2022)

Isso permitiu a instalação dos primeiros estabelecimentos comerciais ao longo da avenida (PENERAI, 2006). Além disso, contribuiu também para a centralidade da W3 Sul a segregativa dependência proposital e planejada das cidades-satélites ao centro da cidade, pois os maiores núcleos urbanos do Distrito Federal fora da área planejada, por exceção de Sobradinho e Planaltina, estavam ao sul e a oeste do Plano Piloto. Pela ausência do desenvolvimento do terceiro setor desses aglomerados urbanos, fazia a W3 Sul ter protagonismo, acentuado por ser passagem obrigatória para carros e linhas de ônibus provenientes do Núcleo Bandeirante, Gama e Taguatinga à Rodoviária do Plano Piloto, visto grande parte da infraestrutura viária da Capital Federal não existia até os seus vinte anos.

Assim, a sua função e forma foram paulatinamente alteradas: houve a chegada, com anuência das autoridades competentes, de grandes magazines, supermercados, boutiques e restaurantes. Uma manifestação dessa materialização também pôde ser observada na permissão, a partir das

SOUSA, D.D.

instituições vigentes, da alteração das normas de ordenamento das lojas: na teoria, a frente delas deveria estar para as zonas residenciais e os fundos para a W3 Sul, reverberando o seu caráter auxiliar e de logística de suprimentos, mas na prática, isso inverteu-se: os fundos ficaram para os prédios de moradia e as fachadas principais para a Avenida. Na realidade, ela deixou de ser uma via secundária para ser a principal infraestrutura de circulação da nova capital, com sua geografia econômica dissonante do restante do Plano Piloto e do Distrito Federal. Outra característica é também ter sediado eventos específicos e característicos, como o Carnaval e desfiles militares.

Ao longo dos anos, a W3 Sul passou por um processo de declínio até os dias atuais, com o aumento da insegurança, falta de conservação da infraestrutura e da acessibilidade e fechamento dos estabelecimentos comerciais. A partir de 2019, foi planejada uma política pública para mitigar essas questões, com a premissa, a partir do protagonismo do Estado, de uma requalificação, inspirada no passado das décadas de 1960 e 1970. Em quais medidas a ação governamental, de fato, trará “os dias de auge” à W3 Sul? Em qual medida essa política pública será bem-sucedida? O número de estabelecimentos aumentará? A infraestrutura irá melhorar e a sensação de insegurança se arrefecerá?

Este artigo faz um apanhado histórico da via, das intervenções públicas feitas nos últimos anos e uma análise da política pública vigente, empenhada pelo governo Ibaneis Rocha. Na primeira parte, serão delineados o contexto histórico e o seu declínio como um processo perpetuado pelo grande capital, que se abrigou nos *shopping centers* e, paralelamente, materializou o abandono da W3 Sul pelo aumento de crimes e da sensação de insegurança, decadência das infraestruturas e fechamento das empresas. O segundo faz um levantamento das políticas públicas pensadas para atenuá-lo, em dois sentidos: incentivo à permanência dos comerciantes, bem como a atração de novas empresas e melhoria de infraestrutura e policiamento. Por último, reflete sobre as ações no período pós-2019, por meio de pesquisa quali-quantitativa, entrevistas e pesquisa de campo.

Chegada dos *Shopping Centers*: o início do declínio

Após a chegada do primeiro *shopping center* ao Brasil, na cidade de Barueri, no estado de São Paulo, em 1966, houve uma grande expansão deles, regionalizada primeiramente nos grandes centros urbanos brasileiros e depois interiorizando-se no território. Em 1975, haviam sete estabelecimentos desse porte no país, sendo um deles em Brasília. O Conjunto Nacional foi constituído em três etapas, e a primeira dela inaugurada no ano de 1971 e a última em 1976, com a inauguração de setenta e seis lojas, sendo considerado na época o maior centro comercial da América Latina (CORREIO BRAZILIENSE, 2010).

O processo de expansão deles, sobretudo devido à ligação do setor de comércio ao ramo imobiliário, pela maioria ser controlada por empresas do ramo de incorporação (SOUZA, 1994), se deu por uma nova dinâmica de organização do capital do setor terciário, imobiliário e de lazer na produção do espaço, o que culminou em uma profunda modificação do desenvolvimento do setor produtivo e dos serviços das grandes cidades (SANTOS; SILVEIRA, 2012). Assim, muitos estabelecimentos de rua, como cinemas, teatros e similares, não só em Brasília, mas também em outras grandes metrópoles mundiais, encontraram abrigos neles, com a justificativa de maior acessibilidade, segurança e centralidade (PINTAUDI, 1987).

Ao longo da década de 1980 e a posterior, a partir da consolidação do primeiro do tipo na Capital Federal, outros semelhantes foram entrando em funcionamento, com o ápice na década de 1990: somente nela, foram abertos quase a totalidade de *shopping centers* que estão em funcionamento na atualidade: Parkshopping, Píer 21, Pátio Brasil e Brasília Shopping. Outros fatores que ocorreram ao longo desse período foram: a criação de outras áreas do Plano Piloto, inclusive a dotação de infraestrutura da Asa Norte e do Setor Sudoeste; a implantação inicial de Águas Claras como um setor destinado à classe média e aos seus *habitus*, bem como a gradativa independência das outras regiões administrativas do Distrito Federal, notadamente Taguatinga, Ceilândia, Gama, Sobradinho e Planaltina. Isso influenciou a criação de filiais das redes que estavam concentradas na W3 Sul em outras quadras, dentro dos grandes centros

SOUSA, D.D.

comerciais e nestas cidades-satélites, o que ocasionou a criação de novas centralidades e em decorrência da apropriação do capital imobiliário ao tombamento de Brasília, tornando o uso da terra ainda mais rígida, aliada à escassez de oferta, inclusive também provocada por tal decisão, houve a influência nos preços e nos aluguéis dos imóveis no Plano Piloto.

A questão da mobilidade também influenciou por três vieses: o primeiro, com a colocação de semáforos, os motoristas passaram a optar por trafegar no Eixo Rodoviário, livre desses objetos; a criação da Estrada Parque Ceilândia, rodovia de ligação entre o oeste até o centro do Distrito Federal, eliminando a necessidade de trafegar pela W3 Sul e a implementação do metrô, ao decorrer da década de 1990, o que fez com que o fluxo do transporte público também se deslocasse, diminuindo a oferta de ônibus na avenida.

Tentativas de salvamento da W3 Sul

Por causa de sua degradação, a via W3 Sul é associada, a partir da última década do Século XX, à insegurança e à criminalidade. Nela, era comum a manifestação de crimes, rachas, gangues e tráfico de drogas, tendo o auge no assassinato brutal do Índio Galdino, incendiado vivo em abril de 1997 em um ponto de ônibus da localidade, por criminosos oriundos das classes médias da cidade. Esses episódios recorrentes aceleraram ainda mais a sua degradação (CAMARGO, 2019).

Após anos de esquecimento e abandono, foi no ano de 1997 que se propôs a primeira ação para requalificação da W3 Sul. A partir de uma medida do Poder Legislativo, foi aprovada a Lei 1.780, de 25 de novembro do mesmo ano, que propunha em seu *caput*, a recuperação da W3 sul. De autoria do Deputado Luiz Estevão, conhecido dono de incorporadoras da Capital Federal, tinham dois objetivos principais: reformular e flexibilizar os usos das quadras que ficavam à margem da avenida. No projeto, as quadras 500 passariam a abrigar centros comerciais além das dimensões estabelecidas nos lotes definidos no Plano de Brasília, inclusive com o aumento do gabarito, e nas quadras 700, restrita às residências, admitiram comércio e serviços, com a vedação a restaurantes, bares e oficinas, além de implantação de estacionamentos sobre e sob o canteiro central

SOUSA, D.D.

e áreas verdes (DISTRITO FEDERAL, 1997). Essa proposta gerou um intenso debate, sobretudo entre os moradores da área residencial e Poder Público, o que ocasionou conflitos locais que se arrastam até a atualidade. No fim, nenhuma das finalidades gerais da norma foram atingidas.

Paralelamente a esse ponto, o próprio poder público intensificou as suas ações em dois pontos: aumento da efetividade da força policial e crescimento quantitativo dos equipamentos de iluminação pública. Além disso, o Governo do Distrito Federal abriu diálogo para tratar junto ao próprio setor produtivo da necessidade de recuperação da via, com a justificativa da W3 Sul estar na zona central da cidade, portanto com uma centralidade ímpar. Em 2002, conjuntamente com o Instituto de Arquitetos do Brasil e em consequência dessa da ação administrativa de acolher demandas do setor produtivo e da sociedade civil, os órgãos competentes abriram um concurso público para melhorias: readequação das funções da via e de suas quadras lindeiras, bem como ações de paisagismo, transporte e segurança. Apesar da escolha de onze ações, por parte do Governo do Distrito Federal, nenhuma delas foi definitivamente implementada (ROCCI, 2017).

A partir da década de 2000, as tratativas de intervenção foram constantes, tornando-se nos planos de governos nos períodos eleitorais, em dois sentidos: instalação de câmeras de monitoramento e melhora na infraestrutura dos transportes, como asfaltamento e incremento nos itinerários dos coletivos públicos. Esse estágio coincide com a escolha de Brasília como sede da Copa do Mundo de Futebol, no ano de 2014: por fazer parte da estrutura viária entre o Aeroporto e a Rodoviária Interestadual aos Setores Hoteleiros, a intenção era modificar partes das funções e ligá-las ao turismo e seus objetos, assim como uma via de acesso ao Estádio Mané Garrincha (BRANDÃO, 2009).

Foi também pensada a criação do VLT - Veículo Leve sobre Trilhos, ligando as zonas turísticas às infraestruturas aeroportuárias. Apesar do entusiasmo, a ação governamental foi abandonada ainda no início da década de 2010, antes mesmo do começo da festividade. Ao longo desse decênio, constata-se que a configuração espacial da W3 Sul ainda permaneceu a mesma: uma via de ligação que abriga firmas ligadas ao terceiro setor, e com o agravamento da

SOUSA, D.D.

crise econômica, o encerramento de algumas delas, e o registro de altos índices de criminalidade.

Nota-se que o governo sempre fez uso político contrapondo a W3 Sul entre os tempos atuais, com estigma ligado à insegurança e à falta de infraestrutura e o auge no passado, sendo correlacionada entre o apogeu e a superação de sua decadência. Essa visão é base para a origem de políticas públicas desde a década de 1990, por diferentes governos de diferentes matizes ideológicas. Porém, nenhuma delas conseguiu atingir os seus propósitos iniciais.

A partir do ano de 2019, no governo local gerido por Ibaneis Rocha, do MDB, foi proposta uma nova política pública: uma requalificação geral da W3 Sul, com nova iluminação, calçamento, estrutura para o transporte coletivo, com vistas a manter as empresas abertas e reabrir as que foram à falência. Assim como Brasília, a política pública teve uma “meta síntese”: uma fantasia imaginada do que a W3 Sul foi no passado, discurso este emanado pelas autoridades, repetindo a mesma narrativa comungada politicamente desde o último decênio do Século

XX. Ao observar detalhadamente o projeto e as suas justificativas, nota-se o seu caráter eminentemente econômico: há a previsão de reabertura dos empreendimentos fechados, a geração de 800 (oitocentos) empregos diretos e indiretos, e por meio da melhoria de acesso, notadamente pelas calçadas e estacionamentos, proposições paisagísticas que, conforme entendimento, possibilita a atração e permanência do comércio (DISTRITO FEDERAL, 2020). A retórica do passado não é sequer mencionada no documento, nem na construção de algum elemento que remeta a ele, como uma praça ou um museu nem em uma ação específica.

Esse conjunto de intervenção na via era vista com entusiasmo pelo Poder Executivo Local e pelo SINDVAREJISTA-DF, união representante dos estabelecimentos do terceiro setor na Capital Federal, sendo uma das grandes peças de propaganda nas redes sociais e na propaganda eleitoral obrigatória. Os funcionários do primeiro e segundo escalão se manifestaram periodicamente para publicar as tratativas de execução e andamento da obra, inclusive visitas *in loco* do próprio governador, que esteve presente nos lançamentos das entregas parciais da obra.

SOUSA, D.D.

Em um conteúdo especial, ou seja, provavelmente financiado pela administração pública, ao Portal Metrôpoles, em março de 2022, Izídio Santos Júnior, presidente da TERRACAP, empresa pública responsável pelo gerenciamento fundiário e do uso do solo do Distrito Federal, disse que aquela ação político-governamental era a maior intervenção do Estado para a recuperação da W3 Sul. A manchete da reportagem cita claramente que a revitalização tem de pôr fim à acessibilidade e a modernidade, sem se desdobrar, no corpo do texto, quais elementos produzidos no espaço poderiam tornar havia mais moderna e acessível. Para este quesito, o entrevistado cita a questão da troca dos pisos, da iluminação pública e das rampas das áreas de carga e descarga da avenida W2 Sul, via esta onde estão os fundos das lojas, o que reafirma o interesse de que a W3 Sul siga como protagonista (PORTAL METRÓPOLES, 2022).

Em um outro portal de notícias da cidade, o Correio Braziliense, em junho de 2021, o próprio chefe do Executivo dá uma entrevista comentando sobre o uso da W3 Sul. Ao ser abordado pela jornalista, o governador inicia sua fala denotando o caráter único daquela obra, pois a W3 Sul tem o seu caráter histórico na cidade e, como numa peça de *marketing*, expôs louros da intervenção. No restante da entrevista, ele reproduziu rigorosamente o que os outros entrevistados proferiram: instalação de adequação dos postes, com a colocação de LED, e do passeio, substituindo os antigos (CORREIO BRAZILIENSE, 2021).

Em reportagem do Jornal de Brasília, publicada em sítio na internet em 02 de setembro de 2019, há demonstração da expectativa, a partir das ações das autoridades, dos empresários e dos comerciantes e empresários no relato. Mesmo antes do início das obras, uma clara retórica de aumento de vendas, principal abordagem da reportagem, inclusive com a criação de uma intenção de padronização das fachadas, ação essa proposta pelos próprios comerciantes, é abordada com certo destaque. No próprio anúncio oficial, disponível no site da TERRACAP, a requalificação estética também é o único ponto suscitado para justificar as obras (DISTRITO FEDERAL, 2022). O argumento, ao ler as circunstâncias da política, é que com mais segurança pública e acessibilidade, por isso a concentração dos objetivos na infraestrutura, o setor produtivo seria atraído, e o instalado permaneceria. Ou seja: um efeito externo, propagado por

SOUSA, D.D.

uma ação do Estado, iniciaria um movimento de desenvolvimento da via. Mas não há, no projeto inicial, nenhuma metodologia ou governança para o acompanhamento além desses desdobramentos, apequenando e simplificando a complexidade daquela realidade.

Paralelamente à reforma, foi desenvolvido no ano de 2020, o Programa *Viva W3*. A partir de um decreto do Poder Executivo, a ideia era fazer o trânsito na via, aos domingos e feriados, ser encerrado, para permitir que o fluxo de pedestres e ciclistas nesses dias. Representantes do setor produtivo, conforme reportagem da agência de notícias do governo local, enalteceram a medida, com falas que dignificam até o governo como o que tinha mais atuação a favor da W3 Sul. Além do Setor Produtivo, muitos perfis da mídia não-convencional, cujos influenciadores propõem reportagens sobre o cotidiano e curiosidades sobre Brasília, também reforçaram o apoio. Não constavam postagens de ajuda financeira ou conteúdo patrocinado nelas.

Ao longo do ano de 2020 e 2021 as obras se concretizaram, e foram inauguradas totalmente em março de 2022. Nesse período, durante a pandemia de COVID-19, o que ocasionou o fechamento de lojas e do comércio, por quase um semestre do ano de 2020 e parte do primeiro semestre de 2021, segundo dados do SINDVAREJISTA-DF, publicados no final de junho de 2022, mostram que antes da situação patológica, 144 lojas estavam fechadas. No auge da pandemia, em agosto de 2020, esse número atingiu a marca de 175 estabelecimentos, aumentando, em meados de 2022, para a marca de 183 estabelecimentos, número maior do que o registrado no período pré-pandemia (CORREIO BRAZILIENSE, 2022).

Mas mesmo nesses ciclos de restrições da abertura dos estabelecimentos, as obras não pararam e nem atrasaram. Com a W3 revitalizada, conforme promessa feita pelo governo, houve realmente uma mudança ao ponto da configuração territorial atual se aproximar àquela da década de 1960? A reforma, de fato, gerou acessibilidade ao ponto de o setor produtivo, por meio de suas firmas, permanecer e/ou migrar para a W3 Sul? E houve a recuperação da via como um todo, prevenindo falência de alguns estabelecimentos, inclusive culminando em uma clientela de com novo perfil? Essas perguntas de pesquisas

SOUSA, D.D.

devem ser feitas para, ao respondê-las, ter-se em mente se a política pública cumpriu o seu papel e efetividade.

Material e métodos

Para responder os problemas apontados nesta pesquisa, foi realizada uma pesquisa de campo em 6 de maio de 2022, em uma sexta-feira anterior ao Dia das Mães, considerada a segunda maior data de vendas no comércio, no horário entre 11 às 15 horas da tarde, um quinto dia útil, quando geralmente os trabalhadores da cidade recebem seus salários. A W3 Sul foi percorrida a pé, e entrevistas semiestruturadas foram feitas com lojistas, gerentes, trabalhadores, compradores e pedestres. Para analisá-la a partir de dois parâmetros: a infraestrutura geral e o funcionamento do comércio.

Essas duas medidas podem materializar a mensuração da configuração territorial da W3 Sul: a partir da observação da produção do espaço, é possível substancializá-la ao apontar como as ações dadas pelos sujeitos sociais cristalizaram-se e se reproduzem diante dos nossos olhos, e como os objetos dispostos ao longo da via foram alterados e usados (SANTOS, 2012). A questão do funcionamento das lojas deve ser levada em consideração, pois reproduz a realidade, a partir do instante em que as implicações econômicas e as ofertas dos postos de trabalho, as quais caracterizam a potencialidade de circulação do capital, se arranjam (SANTOS, 1994). Se há uma fuga ou fechamento ou a abertura ou funcionalização das firmas, significa que pode indicar um padrão de como o capitalismo se reproduz em determinada localidade.

Já a questão da infraestrutura - ajardinamento, melhoras dos passeios, rampas e inclusões de pisos táteis - diz muito sobre a dinâmica da paisagem, pois ela é rígida, se adapta aos usos e às intencionalidades da produção espacial e de seus sujeitos sociais (SANTOS, 1997). Essa complementaridade entre ela e a paisagem, e a sua conseqüente requalificação à dinâmica do espaço, faz parte em si, da própria reprodução do sistema capitalista (SERPA, 2010).

Para esta pesquisa, foram enumerados estabelecimentos do terceiro setor, classificados em trinta áreas: academias; advocacia e serviços jurídicos; alimentação e bebidas; autoescolas; associações, conselhos e sindicatos; bancas

SOUSA, D.D.

de jornais e revistas; bancos, consórcios, lotéricas e seguros; beleza; casa e lar; contabilidade; concessionárias; *coworking* - uma espécie de compartilhamento de um só ambiente por várias empresas; drogarias; educação e cursos profissionalizantes e preparatórios; festas e decorações; gráficas; hospedagem e hotéis; igrejas; lazer e cultura; livrarias e sebos; móveis, consertos, manutenção e mobília; oficinas e autosserviços; órgãos públicos; óticas; saúde; supermercados, verdurões e açougues; tecnologia, informática e games; variedades e magazines; vestuário e calçados e veterinário e serviços pet. A verificação para comprovar o seu funcionamento era visualizar a fachada, se ela estava fechada e se aparentava abandono.

As entrevistas semiestruturadas tinham como ponto chave a revitalização: se houve aumento de clientela com a requalificação da via; sobre a percepção e a importância da W3 Sul para a cidade; e uma qualificação subjetiva da infraestrutura. Foram feitas ao todo quarenta e cinco entrevistas: vinte e seis com lojistas, com a média de dois por quadra; três gerentes, de lojas que ficam no início, no meio e no fim da W3 Sul, e dezessete com clientes e compradores, um em cada logradouro da avenida. Indiretamente, elas darão respaldo e suporte aos resultados obtidos na pesquisa de campo e à resolução do problema de pesquisa. Para dar suporte teórico aos dois instrumentos metodológicos, pesquisas bibliográficas e documentais também basearam esta pesquisa. Além de dissertações, teses, artigos que tratam especificamente sobre a W3 Sul, reportagens de jornais e portais de notícias, oficiais ou não.

Resultados e discussões

Os resultados desta pesquisa apontam que a W3 Sul não se recuperou e muito menos revisitou-se aos “seus dias gloriosos”. A primeira metodologia para a comprovação dessa afirmação foi a pesquisa de campo que investigou, numericamente, o funcionamento dos estabelecimentos. Ela revelou que a W3 Sul tem, ao longo de todo o seu percurso, 374 (trezentos e setenta e quatro) estabelecimentos comerciais. Desse universo, 191 (cento e noventa e um) encontram-se abertos, ou seja, 51% (cinquenta e um por cento). No entanto, há

SOUSA, D.D.

183 (cento e oitenta e três) lojas abandonadas, o que equivale a quase metade da totalidade.

Se comparado com os números pré-pandemia, portanto antes mesmo das obras, houve um aumento de 27% (vinte e sete) por cento entre 2019 e 2022, o que claramente aponta um revés na intencionalidade do Governo do Distrito Federal. As áreas do comércio concentram-se no serviço de alimentação e bebidas, incluindo-se bares; bancos; casa e lar e educação e cursos, notadamente para atender o fluxo de moradores e trabalhadores das redondezas. Na via, não há quaisquer hospedagens e hotéis oficiais.



Figura 3 e figura 4. Estabelecimentos fechados ao longo da W3 Sul. À esquerda, lojas na 511 Sul e à direita, na 513 Sul. Note-se o calçamento reformado na frente das duas.

Fonte: fotografado pelo autor

Entre as quadras, todas têm mais estabelecimentos abertos do que fechados, com média de 55% (cinquenta e cinco por cento) de cada loja aberta por quadra, com exceção das quadras 505 e 503 sul, próximas ao centro de Brasília, onde as taxas de funcionamento são de menos de 40% (quarenta por cento) em ambas. As quadras com as maiores porcentagens são aquelas do final da avenida, notadamente da 514 a 516 sul, com taxas acima da média de toda avenida, sendo a 516 Sul, com a maior delas, tem de sete em cada dez em estado de pleno funcionamento. Uma provável explicação se dá pela proximidade ao Setor Médico-Hospitalar Sul, o que gera uma centralidade por abrigar hospitais, clínicas, dentistas e laboratórios particulares.

A segunda metodologia são as entrevistas semiestruturadas. Ao analisá-las, consta-se como a presença temporal é sempre abordada nos discursos e nos imaginários dos frequentadores, clientes e lojistas: há notadamente uma

SOUSA, D.D.

apropriação do período histórico da via e de suas realidades, entre o passado distante e os dias de "glória"; o passado recente e a "exacerbação" da insegurança, do abandono e o agora, como uma possibilidade de "ressuscitação". Percebe-se que, na totalidade das entrevistas, as falas reverberam o declínio como algo negativo e que a tentativa de se fazer o que foi realidade no pretérito longínquo, é uma medida positiva. Por esse sentido, entende-se o porquê das políticas públicas para a revitalização da W3 Sul terem um certo apelo de cunho político- eleitoral: pois rememora o passado afetivo dos brasilienses com a cidade.

Porém, esse contorno de resgate e de lembrança dos tempos áureos difere-se ao se detalhar as falas que constam nas entrevistas, sobretudo dos clientes: a totalidade deles acreditam que o esforço estatal não irá recuperar a avenida, que ela é somente uma medida paliativa, sem efeito estrutural ou duradouro. Parte deles, notadamente os que não moram na adjacência ao comércio, dão destaque ao aumento da oferta de estacionamentos e da iluminação, sob a justificativa de mitigar a sensação de medo e proximidade com o comércio.

Contrariamente, à expectativa de melhoria, com o aumento das vendas, é limitada aos lojistas e gerentes das lojas. Eles acreditam que a política pública, mesmo que meramente estética, gerará uma amenidade e uma externalidade positiva aos seus estabelecimentos, o que acarretará, em curto prazo, na reabertura das lojas fechadas e a retomada do comércio; mas, discordante dos discursos, nenhuma ação, no sentido de reforma física ou compra de equipamentos novos ou aumento de estoques, foi verificada.

A terceira metodologia foi a observação da infraestrutura. De fato, houve a renovação do que era prometida pela política pública: desde o início das obras, a única promessa uniforme, que era divulgada em todos os portais e pela mídia, por todos os representantes do Estado, era justamente a adequação estética, o que aconteceu, porém de forma parcial, pois somente foram colocadas nas quadras 500, na margem direita, onde justamente encontram-se os comércios e as firmas. Porém, na outra margem, nas 700, onde localizam-se as residências, sem a possibilidade de atuação de comércios e serviços, os passeios e as calçadas continuam intocadas, sendo que até em alguns percursos elas são inexistentes. É

SOUSA, D.D.

latente a diferenciação feita entre o lado onde o zoneamento é permitido ao setor produtivo atuar e o outro não.

Essa diferenciação é constante em todo o percurso da W3 Sul, entre o que foi pensado para a margem dos comércios e a margem das residências. A W2 Sul, via imediatamente atrás dos comércios, também recebeu uma certa requalificação de sua infraestrutura: mas desta vez, não foram refeitas calçadas e nem passeios públicos, e sim rampas e recuos para o estacionamento de caminhões que serão utilizados para carga e descarga para os mesmos comércios das quadras 500.

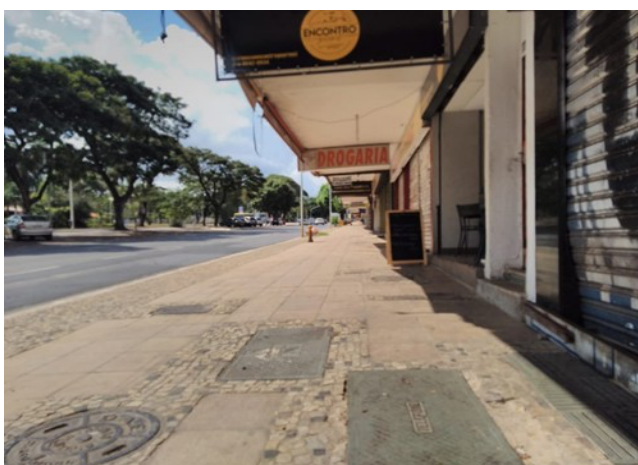


Figura 5. Condições do passeio na altura da quadra 506 sul. Reformada, com ladrilhos e pedras portuguesas, na margem destinada ao comércio.

Fonte: Fotografada pelo autor



Figura 6. Calçada inexistente destruída pela ação do tempo na 706 sul, no lado destinado às residências. Pode não parecer, mas essa fotografia foi tirada rigorosamente na outra margem de onde foi tirada a Figura 5.

Fonte: fotografado pelo autor

SOUSA, D.D.

Após poucos meses de inauguração da obra, a acessibilidade prometida já encontra sinais de desgastes, e ela, mesmo assim, não foi completada em sua plenitude: os pisos táteis não estão completamente postos, e quando estão, ligam os pontos de ônibus às faixas de pedestres e semáforos de travessia. Também já é recorrente a falta de algumas tampas de bueiros, caixas de esgoto e telefones públicos ao longo da via. Aparentemente, a manutenção não deve ser periódica.



Figura 7 e 8. Calçadas já demonstrando desgastes e falta de manutenção, na 509 sul e 510 Sul, respectivamente.

Fonte: fotografado pelo autor

Outro ponto de requalificação da via foi dar uma função artística a ela. Porém, os objetos na W3 Sul destinados ao lazer, cultura e turismo estão regionalizados em sua porção central, justamente na 508 Sul, a primeira quadra onde a avenida vivera seu auge. O Espaço Cultural Renato Russo, uma galeria de arte e um conjunto cultural, estava fechado e somente foi entregue à população em 2018, justamente naquelas tentativas de nova destinação à avenida.

A Biblioteca Demonstrativa de Brasília, na 506 sul, por outro lado, teve de ser fechada por causa da infraestrutura do edifício. Sua reforma iniciou-se em 2017, sem prazo para reabertura. Próxima a ela, encontra-se o Cine Brasília, o primeiro cinema da cidade, ainda em plena atividade e a Superquadra Modelo, apropriada pelo turismo por ser a primeira quadra criada de Brasília e preservar os desenhos originais de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer nas formas dos prédios e nas configurações territoriais pensadas no plano inicial do urbanista. Conta-se que é encontrado em suas redondezas o único Centro de Atendimento ao Turista paralelo à W3 Sul.

SOUSA, D.D.



Figuras 9 e 10. Novos usos à W3 Sul: Espaço cultural Renato Russo, à esquerda, e painel de arte urbana, à direita, retratando os fundadores da cidade, em suas adjacências.

Fonte: fotografadas pelo autor

Por ser uma avenida com grande traço histórico na realidade e no cotidiano da cidade e de muitos brasilienses, ela é alçada como central na tentativa de se fazer políticas públicas, e por causa dessa questão, que vive em lembranças de gerações, ela deveria ser conservada. Percebe-se que a conservação ideal, opinada sobretudo pelos transeuntes e clientes, é solidária, e não exclusivamente para incrementar a geração de emprego e renda ou atender às demandas do capital.

Considerações Finais

Por percorrer toda a extensão da Asa Sul de Brasília, e por ter uma grande participação na vida da maioria dos habitantes de Brasília, com lembranças de suas respectivas gerações, a W3 Sul, que de fato vinha em um processo de degradação, deve passar por uma requalificação e qualquer proposta nesse sentido é positiva. Porém, ao julgar os meios propostos pela política pública planejada pelo Governo Ibaneis, aponta-se que não se atingiu os seus objetivos finais. Sobre o funcionamento das lojas, é notável que há um número expressivo de estabelecimentos fechados, mesmo após as melhorias estéticas nas calçadas, iluminação estacionamento, e que, por ser um dos objetivos principais da ação governamental, ela não atingiu o seu êxito, com números que sequer estão próximos aos dos estabelecimentos não-operacionais no período pré-pandemia.

SOUSA, D.D.

O fato de a reforma ter se concretizado somente ao longo das quadras 500, onde funcionam os comércios, e nos seus fundos, locais os quais a atividade de logística, abastecimento e descarga de produtos se dá, é flagrante a concepção de que a política tinha um componente em ser um braço reprodutor do capital, e qualquer ação político- governamental que não observe esse processo, é falaciosa e fantasiosa.

É importante observar a concepção política dessa comparação, ao saber que, ao menos na última década, grupos políticos que são de outras matizes ideológicas do governador Ibaneis Rocha e hoje se declaram oposição, comandavam o Palácio do Buriti, sede local do governo. A narrativa, delineada a partir das ações concretas das políticas públicas dos últimos trinta anos, encontra-se na posição redentora do Estado ao se fazer uma maquiagem estética na avenida, e como isso pode gerar uma minimização das atribuições negativas da via, como embelezamento, acessibilidade e mitigação da insegurança. Mesmo com esse apelo, sequer mencionado no projeto original, o que demonstra seu mote meramente propagandístico.

Sem a compreensão de que o declínio da W3 Sul é estrutural, ora observado pela ótica do arranjo do capital imobiliário, por meio dos *shopping centers*, ou seja, como ele se concentrou nessas formas, ora como isso afetou toda configuração territorial urbana delas - produz qualquer política de requalificação urbana, põe-se em xeque de se obter qualquer tipo de sucesso duradouro. Deve-se acrescentar que, observando a dinâmica do próprio capital especulativo, depreende-se que ele é indiretamente partícipe no abandono, aproveitando-se da decadência para acumular posteriormente com sua futura revitalização (CORRÊA, 2004). Isso pode explicar também o insucesso de todas as intervenções dadas até aqui, inclusive esta proposta no período pós-2019.

Uma possível solução é atrair e dar nova função à W3 Sul, mas a partir de um gesto com fins ao entendimento e diálogo comum entre a sociedade civil, que não foi consultada para a elaborar a política pública. Dotar de equipamentos de

SOUSA, D.D.

lazer, cultura e turismo podem fazer com que novos fluxos interpenetrem nela, modificando a configuração territorial. Uma forma de fazer isso é mudar a estruturação das normas de zoneamento, permitindo hospedagens de baixo custo ao longo das quadras 500, bem como outros equipamentos. Um exemplo disso é a Infinu Comunidade Criativa, na 506 Sul, um polo gastronômico formado por um *coworking* de empresas do ramo de alimentação e bebidas. A medida tem certo sucesso, apesar dos valores das refeições e bebidas, que afastam a população de menor poder aquisitivo da Avenida.

Um gesto inicial dessas mudanças de uso são as concretizações de museus e galerias de arte, mas elas estão restritas a somente uma parte da avenida, notadamente entre a 506 e a 508 sul. Outra observação feita durante a pesquisa de campo foi o aumento de *coworking* entre diferentes empresas, notadamente pequenas *startups*, sobretudo do ramo de tecnologia, assessoria econômica e de serviços. Uma possibilidade desse incremento justamente na Via W3 Sul deve se dá pela própria degradação, o que afetou diretamente os preços dos aluguéis e dos imóveis, permitindo a abertura desses estabelecimentos. Entretanto, elas também estão restritas a uma parte, e como demonstrado na pesquisa quantitativa, algumas não estão em funcionamento.

A iniciativa *Viva W3*, com uma grande aceitação da população, teve uma aprovação superior a 70% (setenta por cento) de aprovação pela população local daquele que usufruía o local (DISTRITO FEDERAL, 2021). Porém, a partir de um decreto, a iniciativa não durou um ano, mesmo com protestos dos frequentadores e moradores da área: a partir das investidas dos próprios comerciantes, com a atuação protagonista do SINDVAREJISTA-DF, o programa foi encerrado, sem o devido debate público o qual a proposta deveria ter tido. O principal argumento, acatado sem nenhum questionamento ou audiência pública ou instância de governança de participação popular, foi inteiramente a justificativa dada pelos empresários, de que essa ação específica atrapalhava o funcionamento das lojas, pelo fato do bloqueio temporário da avenida, mesmo

SOUSA, D.D.

que as vias adjacentes continuassem abertas e que os próprios consumidores aprovaram a medida.

A dicotomia entre uma política feita para a reprodução da circulação do dinheiro *versus* a necessidade da cidade é tão flagrante tipo de calçamento nas quadras onde destinam-se às residências, inclusive em partes que não há nem minimamente um passeio de travessia, como na quadra 714 sul, ou as calçadas estão totalmente destruídas e precárias, cuja passagem é impossível para um cadeirante ou pessoas com morbidades físicas ou deficiência motora e de mobilidade entre as quadras 702 a 706 sul. E essa ação governamental claramente foi elaborada, executada e pensada como prioridade para atender a esses interesses.

Essa política reproduziu, de certo modo, a lógica das ações governamentais perpetuadas com o afastamento das necessidades do cotidiano, e impor-se às necessidades da replicação do capital. Mesmo assim, com uma pressão dos lojistas e de seu sindicato patronal não houve efetividade no aumento quantitativo e manutenção das lojas, condicionando a W3 Sul somente à uma cartilha de divulgação governamental, apesar da nova acessibilidade imposta a ela, não atendeu às reais necessidades e tampouco reconduziu os louros de outrora à avenida.

Referências Bibliográficas

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

CAMARGO, L. R. T. Paisagem e imaginário: configurações da avenida W3 Sul em Brasília. 2019. 208 f., il. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)— Universidade de Brasília, Brasília, 2019.

CORRÊA, R. L. O espaço urbano. 4ª edição. 5ª reimpressão. São Paulo: Editora Ática, 2004.

CORREIO BRAZILIENSE. 50 anos de Brasília. Brasília: Edição de Ana Dubeux e Carlos Marcelo, 2010.

SOUSA, D.D.

_____. Cai em 231 o total de lojas fechadas na Asa Sul. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2022/06/5018232-cai-em-231-o-total-de-lojas-fechadas-na-asa-sul.html>. Acesso em 18 de julho de 2022.

_____. Com W3 Sul pronta até dezembro, governo distrital espera melhora do comércio. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2021/06/4929436-com-w3-sul-pronta-ate-dezembro-governo-distrital-espera-melhora-do-comercio.html>. Acesso em: 27 de maio de 2022.

DISTRITO FEDERAL. Lei 1.780/1997, de 25 de novembro de 1997. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/49738/50026_5002_textointegral.html. Acesso em: 17 de agosto de 2022.

_____. Relatório Anual de Atividades do ano de 2020. Anexo IV. Brasília: Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal, 2020.

_____. TERRACAP investe na revitalização de 11 quadras da W 3 Sul. Disponível em: <https://www.terracap.df.gov.br/index.php/noticias/940-terracap-investe-na-revitalizacao-de-11-quadras-da-w3-sul>. Acesso em: 20 de maio de 2022.

DISTRITO FEDERAL. Agência Brasília. Um ano depois, Programa Viva W 3 já é uma conquista. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2021/06/27/um-ano-depois-programa-viva-w3-ja-e-uma-conquista/>. Acesso em: 04 de junho de 2022 JORNAL DE BRASÍLIA. W 3 Sul deixa comerciantes otimistas mesmo antes do fim das obras. Disponível em: <https://jornaldebrasilia.com.br/brasilia/w3-sul-deixa-comerciantes-otimistas-mesmo-antes-do-fim-das-obras/>. Acesso em: 22 de maio de 2022.

PENERAI, P. Análise Urbana. Brasília: Editora UnB, 2006.

PINTAUDI, S. M. Os shopping centers brasileiros e o processo de valorização do espaço urbano. In: Boletim Paulista de Geografia, nº 65, Associação de Geógrafos Brasileiros, 1987.

PORTAL METRÓPOLES. W3 Sul revitalizada: mais acessibilidade e modernidade à população. Disponível em: <https://www.metropoles.com/conteudo-especial/w3-sul-revitalizada-mais-acessibilidade-e-modernidade-a-populacao>. Acesso em: 27 de maio de 2022.

ROCCI, A.L.C. Reintegração da avenida W3 Sul à dinâmica urbana de Brasília: adequabilidade das intervenções e dos instrumentos de gestão urbana. 2017. xiii, 122 f., il. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)—Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

SOUSA, D.D.

SANTOS, M. Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. Pensando o espaço do homem. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. Metamorfoses do espaço habitado: Fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. 6ª edição. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. O Brasil: território e sociedade no início do Século XXI. 16ª edição. Rio de Janeiro: Record, 2012.

SERPA, A. Milton Santos e a Paisagem: Parâmetros para a Construção de uma Crítica da Paisagem Contemporânea. Paisagem e Ambiente, [S. l.], n. 27, p. 131- 138, 2010. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.v0i27p131-138.

SOUZA, M.A. A identidade da metrópole: a verticalização em São Paulo. São Paulo: Hucitec-Edusp, 1994.