

Pioneiros do futuro — uma saga brasiliense



A mais tradicional avenida comercial da cidade carrega consigo uma parte da história de Brasília. Veja curiosidades da concepção da avenida, de Norte a Sul, e conheça o especial digital do **Correio**

Arquivo Público do DF



Movimentação na W3 Sul, em 1975: primeira a ser construída

Arquivo/CB/D.A Press



Vista aérea da W3 Sul, em 1970, com o Setor Hoteleiro ao fundo

Arquivo/CB/D.A Press



Pelé acena para a multidão durante desfile dos campeões pela W3

F. Gualberto/CB/D.A Press



Comércio informal marcou primeiros anos da avenida

W3: a avenida de Brasília

Adauto Cruz/CB/D.A Press



Em 1978, desfile toma conta da pista: foram muitos carnavais

» GABRIELLA BRAZ
» JUNIO SILVA

Fotos: Minervino Júnior/CB/D.A Press



Ainda hoje a avenida é símbolo de resistência e de reinvenção: arte, cultura, comércio, educação e religião reunidos em um só lugar

Quem conhece Brasília sabe que as vias W3 Sul e Norte representam a vitrine do comércio no Plano Piloto. No projeto original de Lucio Costa, as vias, que viveram uma “era de ouro” nos primeiros anos da capital, já estavam lá, mas com uma cara bem diferente da atual.

Considerada uma “rua de serviço”, a W3 Sul, construída antes da metade Norte, foi pensada para transportes de cargas e armazéns. A professora Maria Fernanda Derntl, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (FAU/UnB), explica que a ideia inicial era fazer da W3 uma espécie de limite da cidade.

“Seria uma via destinada ao tráfego de caminhões. Onde hoje estão as 500, haveria garagens, oficinas, depósitos do comércio”, explica. A parte mais curiosa da avenida, trecho do Plano Piloto que mais mudou durante a construção, fica onde estão as 700 Sul. “No lado em que depois se construiu as 700, Lucio Costa falava em construir floriculturas, hortas e pomares.”

A ideia, no entanto, não chegou a se concretizar. A necessidade de novas moradias para funcionários públicos que chegavam à cidade exigia mudanças no planejamento. Imagens obtidas pelo **Correio** no Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF) mostram a construção das moradias populares.

O presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Distrito Federal (CAU/DF), Ricardo Meira, afirma que a decisão veio antes mesmo da inauguração. “Em 1957, a Novacap procurou institutos de pensão para oferecer os terrenos das quadras 700 da Asa Sul para a construção de casas populares”, diz. “Elas seriam oferecidas para funcionários públicos do segundo escalão.”

Inicialmente, 500 casas foram construídas na área pela Fundação da Casa Popular e, a partir disso, a configuração da via começou a mudar. Em 1959, um censo realizado na nova capital já contava com a presença de moradores na W3 Sul.

Brasília revisitada

“O Plano Piloto (no desenho original) seria muito mais longitudinal do que ele é hoje”, explica a professora da FAU. “Ele seria mais linear, magrinho. É um croqui de ideias que foi sendo adaptado e desenvolvido já no início das construções.”

As habitações na W3 Sul foram construídas obedecendo à ideia de separar as áreas de pedestres e de veículos. Assim, as garagens ficam

voltadas para a via principal, e o acesso dos pedestres se volta para ruas internas, na parte de trás. Enquanto isso, o outro lado da via, nas quadras 500, assume caráter de uso misto, para comércios e residências. As marquises e calçadas largas, que dão a cara da W3 Sul, já surgem nesses primeiros anos.

Na Asa Norte, os prédios da W3 só começaram a surgir a partir de 1963, mas também com características diferentes. “Nas quadras 500 da Asa Norte, temos, sobretudo, o uso institucional, com edifícios que não são contínuos”, observa Derntl. “As comerciais das 700 são

recuadas no terreno, com sobrelojas ocupadas para fins diversos.”

Com a necessidade de moradias e outras zonas de serviço, a W3 deixou de ser a via limítrofe do Plano e foi ganhando mais vizinhos. A dinâmica mutável não assustou Lucio Costa. Para o urbanista, seu planejamento era mais um “esboço” do que viria a ser a ocupação daquele espaço.

“Ele disse o seguinte, em outras palavras: ‘Eu estou fazendo aqui um esboço, um plano geral, não me chame para detalhar, eu não quero fazer o projeto, é só uma ideia aqui para que vocês depois desenvolvam, porque a cidade é dinâmica,

ela tem de ter uma possibilidade de se transformar dentro de um princípio básico”, conta Ricardo Meira, do CAU/DF.

Décadas depois, em 1985, o urbanista foi convidado a avaliar o que aquele projeto havia se tornado, o que originou o documento *Brasília Revisitada*, disponível no acervo do profissional na Casa da Arquitetura, em Portugal.

“Nesse documento, ele sugere o surgimento de quadras residenciais que viriam a ser o Noroeste e o Sudoeste, que ele chamava de Asa Nova Sul e Asa Nova Norte”, conta Ricardo. “Demorou bastante, até por uma questão de estratégia de

crescimento da cidade, mas isso já era previsto nesse documento do Lucio Costa.”

Desencontros

Outros aspectos da via também não saíram como o planejado, ou melhor: tiveram de ser alterados antes mesmo da execução. A topografia da região é um dos fatores que faz a W3 abrigar uma série de curiosidades.

Essa história começa ainda no desenho do Plano Piloto. À época, Lucio Costa planejou a cidade mais a Oeste. Para ter uma noção de como seria Brasília no formato

Especial digital



O **Correio** preparou um especial digital que revisita a história das W3 Sul e Norte, desde a concepção por Lucio Costa até a construção, a ocupação e as tentativas de revitalização. Em uma série de entrevistas com comerciantes pioneiros e alguns que começaram a investir em negócios na avenida nos últimos anos, passando pela valorização dos imóveis na parte residencial, você poderá acompanhar um panorama completo da avenida. Aponte a câmera do celular para o QR Code e confira esses conteúdos e muito mais: vídeos, fotos, artigos, depoimentos e mapa interativo!

original, Meira explica que a Rodoviária do Plano Piloto ficaria onde hoje está a Torre de TV.

Mas o Lago Paranoá interferiu na criação. Para evitar uma faixa de terra entre o lago e as construções, a cidade foi “deslocada”, o que interferiu na hora de colocar em prática o planejado.

Um dos resultados dessas “anomalias” é a quadra 708 Sul. “Durante a medição e demarcação topográfica da área, uma equipe demarcava as quadras 500 e outra se ocupava das 700”, conta. “Isso causou um desencontro e, por isso, a 708 Sul é menor. Se prestar atenção, da 702 à 707 é o mesmo desenho de quadra, e, na 708, foi feito outro formato”, completa. Além de menor, a 708 representa a única quadra sem estacionamentos em toda a W3 Sul, resultado dessa distorção.

As primeiras quadras do lado habitacional da W3 Sul também foram construídas em formatos diferentes. A 714, destinada a funcionários do Banco do Brasil, conta com lotes maiores e blocos no mesmo formato das superquadras.

Na Asa Norte, algumas dessas distorções buscaram ser corrigidas. Nessa parte do mapa, todas as quadras são do mesmo tamanho e os estacionamentos, que na Sul ocupam o meio da via, passam para a lateral do comércio. A dinâmica comercial também muda e, com ela, a forma de ocupar os espaços, o que torna as vias Norte e Sul, apesar de “irmãs”, dois cenários com vida e personalidade próprias.