



**CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA - UnICEUB**

**PROGRAMA DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA**

**LETÍCIA SILVEIRA LEIRO  
MARCELLA ALVES AZEVEDO**

**A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE BRASÍLIA CONTRASTADO NAS  
DIFERENTES PROPORÇÕES URBANAS: EIXO MONUMENTAL E VIA W3**

**BRASÍLIA  
2019 - 2020**



**LETÍCIA SILVEIRA LEIRO  
MARCELLA ALVES AZEVEDO**

**A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE BRASÍLIA CONTRASTADO NAS  
DIFERENTES PROPORÇÕES URBANAS: EIXO MONUMENTAL E VIA W3**

Relatório final de pesquisa de Iniciação Científica  
apresentado à assessoria de Pós Graduação e Pesquisa  
Orientador: Sávio Tadeu Guimarães

**BRASÍLIA  
2019 - 2020**

## RESUMO

Quando se pensa em Brasília há sempre a visão de uma cidade que conceitualmente e ideologicamente fundada através de uma utopia de conformação urbana, acabou se concretizando. Um espaço que foi feito para as pessoas, que funciona de forma funcional e quase que com fluidez mecânica apenas por ter a caracterização de uma cidade planejada. A vista de áreas verdes abundantes, os edifícios imponentes e únicos, e a própria fama do belíssimo céu fazem da capital o local dos sonhos não só quando pensamos na qualidade de vida de moradia e lazer, mas também quando se pensa na própria ideia de ser uma cidade nova. Mas a realidade de quem vive na capital é diferente da que geralmente é idealizada. Pelo fato de ser pensada como uma cidade-capital, Brasília possui um carácter cívico extremamente enraizado em sua concepção, é uma cidade que foi pensada para ser digna do símbolo de centro do poder do país. Devido a sua importância, Brasília foi declarada Patrimônio Mundial Cultural da Humanidade em 1987 pela UNESCO e em 1990 foi tombada pelo IPHAN, porém hoje já com seus 60 anos apresenta problemáticas resultantes das seguintes características: o urbanismo rodoviarista, o monumentalismo e o próprio tombamento da cidade. Serão exatamente estes os pontos a serem discutidos ao longo do estudo. Como forma de criar um embasamento teórico foi feita a comparação entre os objetos de estudo selecionados: Eixo Monumental e Via W3, que dentre outros, resumem o carácter cívico e de serviço, onde o planejamento inicial foi confrontado com o uso real do espaço ao longo dos anos. Dessa forma foi possível perceber as semelhanças e diferenças na forma de tratamento dada à manutenção de dois locais importantes na dinâmica da cidade, e que, dentre inúmeros outros motivos, tanto a sua simbologia quanto seus usos afetam diretamente no seu crescimento, desenvolvimento e consequente preservação.

**Palavras-Chave: Brasília. Preservação. Patrimônio. Eixo Monumental. Via W3.**

## SUMÁRIO

<b>1. Introdução</b>	<b>1</b>
1.1 Justificativa	1
1.2 Objetivos	2
<b>2. Fundamentação teórica</b>	<b>3</b>
2.1 Contextualização histórica de Brasília	3
2.2 As escalas de Brasília	4
2.3 Duas Proporções de Brasília	5
2.3.1 Eixo Monumental	5
2.3.2 Via W3	11
<b>3. Metodologia</b>	<b>17</b>
<b>4. Análise da preservação do Patrimônio Cultural</b>	<b>18</b>
4.1 Contextualização acerca do conceito de Patrimônio	18
4.2 Análise dos objetos de estudo: Eixo Monumental e Via W3	25
<b>5. Considerações Finais</b>	<b>33</b>
<b>6. Referências</b>	<b>34</b>
<b>7. Apêndices</b>	<b>36</b>
Apêndice A	36
Apêndice B	37

## **1.Introdução**

Brasília é uma das poucas cidades planejadas do Brasil, prevista para 500.000 habitantes e de caráter arquitetônico único. Dotada principalmente de uma função governamental de cidade-capital, agrega as mais diversas atividades, interligando habitação, locais de trabalho, descanso e centros comerciais, além de seu caráter monumental. Há muito o que se discutir sobre a monumentalidade da capital federal, mas não resta dúvidas de que para o alcance de tal efeito, algumas características exerceram grande influência, como a setorização, que engendrou uma área monumental e de destaque no plano, além do próprio urbanismo rodoviário adotado, voltado à escala da máquina. Partindo deste último ponto, buscou-se desenvolver mais a fundo as peculiaridades de alguns elementos desse urbanismo na capital, de maneira mais precisa em duas áreas: no Eixo Monumental e na via W3.

O Eixo Monumental e a via W3 se divergem das mais diversas maneiras, desde a sua escala urbana até a regulamentação de usos permitidos, tombamento e preservação. Essas duas vias, produtos de um concurso nacional para um plano diretor, são oriundas de diversas premissas e anseios para uma capital federal de caráter urbanístico diferenciado e que se tornou a única cidade modernista do mundo. Porém existe uma grande diferença entre o que se pretendia construir na época, a época em si e o resultado nos dias atuais. Com isso, o estudo discutirá como o tratamento dado a essas diferentes escalas está acontecendo e, como resultado, o impacto no estilo de vida cotidiano de seus habitantes.

### **1.1Justificativa**

O projeto do Plano Piloto de Brasília teve como base o urbanismo rodoviário, com destaque para uma grandiosidade digna de uma capital federal, e adquirida, em parte, devido à setorização e o estabelecimento das escalas urbanas. O traçado em formato de avião como ponto de partida para o plano da cidade modernista é extremamente simples porém ao mesmo tempo intrigante e revelador, pois conta com a construção de toda uma malha regularizada e conformada no planalto central que hoje com seus 60 anos já demonstra indícios da falta de conectividade, de seu insuficiente diálogo com a escala humana, e do conseqüente resultado de uma cidade que conta com espaços extremamente movimentados enquanto outros se tornam vazios.

Sabe-se que como o espaço urbano não só é trabalhado por seus usos, escalas, acessibilidade, e a relação entre o pedestre e o carro, exerce também influência direta no estilo de vida de seus habitantes. Dito isso, a análise reforça, por meio de uma comparação entre as vias urbanas Eixo Monumental e W3 localizadas em Brasília, a preservação dessas áreas e como os diversos fatores de projeto, execução e o próprio cotidiano da cidade influenciam diretamente sobre esse tema.

Considerando que as escalas de Brasília são tombadas, configuram-se algumas limitações, e é por meio dessas premissas que envolvem Brasília como patrimônio histórico que se estudará cada uma dessas vias comparando-as principalmente nos aspectos acima citados. Em até que ponto esse tombamento influencia na vida cotidiana da cidade? Essas normas contribuem para a manutenção desses ambientes assegurando sua estabilidade através do tempo ou as dificulta? Tendo em vista que Brasília foi concebida em uma determinada época, com determinado propósito, e tendo em mente que a malha urbana é um organismo em constante evolução, essas diretrizes travam seu desenvolvimento?

Como a monumentalidade do Plano Piloto é uma representação de poder, justiça e igualdade tendo seus espaços tão descontínuos e fora da escala humana? Como esse eixo que corta a cidade sem oferecer diversidade de usos e continuidade é favorável na dinâmica urbana? E por outro lado, como fazer com que uma via secundária que segue a escala do homem e possui uso misto contribua mais com a vida urbana? Além de tudo, até que ponto o tombamento do plano piloto influencia na conservação da cidade como um todo?

## 1.2. Objetivos

### Objetivo geral:

Analisar o contraste da preservação do patrimônio histórico tombado em diferentes escalas urbanas de Brasília: Eixo Monumental e Via W3.

### Objetivos específicos:

Identificar efeitos da cidade planejada de acordo com os instrumentos normativos a que segue o plano diretor de concepção de Brasília.

Identificar os atributos de uso desses espaços juntamente com a sua assimilação pelas pessoas.

Relacionar a assimilação desses espaços com as consequências na dinâmica de preservação e transformação da cidade.

Avaliar a eficiência do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília.

Produzir um banco de imagens históricas e atuais das duas áreas analisadas - a ser anexado no projeto final.

## **2.Fundamentação teórica**

### **2.1.Contextualização histórica de Brasília**

Durante o século XX, o panorama urbano estava girando em torno de intervenções em cidades consolidadas, expansão de cidades com grande crescimento populacional e a criação de novos modelos de cidade. Em meio a isso, o modernismo estava em vigor e pela primeira vez o Brasil apareceria no mapa internacional como referência em arquitetura e urbanismo. Destaca-se, então a seguinte questão colocada por Cavalcanti, dentre muitos outros autores, para o Alto Modernismo Brasileiro:

Quais as condições que permitiram tais mudanças? Como um país periférico, até então conhecido apenas pelo seu exotismo, pôde contribuir para a linguagem internacional da arquitetura, uma área que envolve tecnologia, altos custos e sofisticação do usuário? (CAVALCANTI, 2006, p. 16).

Esclarecendo essa problemática, em 1936 o projeto do edifício do Ministério da Educação e Saúde, atual Palácio Gustavo Capanema localizado no Rio de Janeiro, foi resultado do trabalho de um grupo de profissionais liderados por Lucio Costa que seguiam as linhas da obra de Le Corbusier. Essa colaboração resultou no início do Modernismo Brasileiro, e o reconhecimento desses arquitetos, dentre eles Oscar Niemeyer. Estes esforços não passaram despercebidos aos olhos de Juscelino Kubitschek, que quando se tornou prefeito de Belo Horizonte encomendou todo um complexo para o bairro da Pampulha, e que segundo Cavalcanti (2006), pode ser considerada como o marco inicial de um modernismo genuinamente brasileiro.

Com o sucesso da Pampulha, desde a inovação de seu projeto à sua divulgação política como símbolo de uma gestão empreendedora, seguida de uma posterior campanha embebida da proposta da construção de uma capital federal, Kubitschek assumiu a presidência. Logo após eleito, foi estabelecida a área de implantação e foi proposto um concurso para o projeto da futura cidade de Brasília. O projeto vencedor foi o apresentado por Lúcio Costa, e foi determinado que enquanto Niemeyer faria os projetos arquitetônicos

dos edifícios, o urbanismo seria assinado por Costa. Essa parceria levaria Brasília a ser a primeira, e única, cidade modernista do mundo, eternizada na história da arquitetura e tema de diversos livros e estudos.

O projeto de Costa buscou atingir um rompimento com um modelo colonial histórico, foi visto como um fortalecimento do sentimento de nacionalidade, e assim como no urbanismo, Niemeyer completou essa estrutura de modelo civilizatório através de sua arquitetura. Sylvia Ficher (2009), expõe com ordem analítica os principais paradigmas urbanísticos adotados nos projetos para a nova capital e afirma serem, de forma generalizada, de uma urbanística funcionalista oriunda da Carta de Atenas (1933). Isso significa que o espaço urbano estava sendo fundamentado, entre inúmeros aspectos, sobre os pilares do zoneamento. Aline Costa em sua tese *(Im)possíveis Brasília* (2002) afirma também que as prioridades no edital da concepção do Plano Piloto de Brasília são justamente a localização, zoneamento e a integração além do destaque aos edifícios administrativos. Afirma também que apesar dos estudos estatísticos serem uma premissa, o júri as tratou com descaso alegando ser um julgamento de ideias e desnecessário a fase inicial como pode ser exemplificado no trecho a seguir:

O projeto apresentado pelos irmãos Roberto mostrou uma pesquisa intensa de dados econômicos e sociais, considerados pelo júri como aspectos não primordiais. Sua proposta era fundamentada numa descentralização, onde formas hexagonais voltavam-se para edifícios públicos centrais, descartando a monumentalidade, aspecto tão apreciado pelo júri (COSTA, 2002, p. 34).

Este fato nos proporciona ter uma nova perspectiva sobre a importância do funcionalismo de Brasília, da setorização e da funcionalidade acima de dados econômicos e sociais indicando uma certa notoriedade para a forma. Schulz (2008) chega inclusive a afirmar em *Estéticas Urbanas: da pólis grega à metrópole contemporânea* que “[...]o funcionalismo, ao invés de estabelecer um controle formal, era controlado e subjugado pelo formalismo. [...] O funcionalismo perdia, então, o status de força motriz do paradigma modernista.”

## 2.2. As escalas de Brasília

Considerando as premissas explicitadas, o tecido da cidade foi concebido através das funções urbanas de uma cidade modernista: morar, circular, trabalhar e recrear,

relacionadas às escalas urbanas definidas por Lucio Costa nos âmbitos conceitual, funcional e formal. Tendo em mente essa percepção, Costa descreve no Relatório do Plano Piloto a intenção de projetar Brasília como uma cidade voltada para o trabalho e governo, mas ao mesmo tempo que fosse uma cidade viva e apta a se tornar um foco de cultura do país. No entanto em nenhum momento o urbanista menciona a relação das escalas da cidade, isso ocorre um ano após a inauguração da capital, em uma entrevista de 1961 ao *Jornal do Brasil* a respeito das conclusões e expectativas sobre a nova capital. Costa assim afirma que a cidade de Brasília idealizada não se realizou de fato de acordo com os dados que foram sugeridos, e a fim de defender as proporções da cidade, descreve e exemplifica o projeto de acordo com quatro escalas da cidade, são elas: monumental, residencial, gregária e bucólica.

É o jogo das três escalas que vai caracterizar e dar sentido a Brasília. A escala residencial ou cotidiana; a dita escala monumental, em que o homem adquire dimensão coletiva, a expressão urbanística desse novo conceito de nobreza. Finalmente, a escala gregária, onde as dimensões e o espaço são deliberadamente reduzidos e concentrados a fim de criar clima propício ao agrupamento. Poderemos ainda acrescentar mais uma quarta escala, a escala bucólica das áreas abertas destinadas a fins de semana lacustres ou campestres (CECCON, 1961, p. 3).

## 2.3. Duas proporções de Brasília

### 2.3.1 Eixo Monumental

Seguindo o raciocínio de Lucio Costa, é possível identificar quais são as escalas referentes aos dois objetos de estudo a serem analisados nessa pesquisa. A escala residencial e bucólica são igualmente importantes na concepção de Brasília, mas não serão esmiuçadas simplesmente por não estarem relacionadas aos objetos de estudo. A escala gregária será trabalhada em item posterior.

Para entendermos melhor objeto de estudo do Eixo Monumental, se faz necessário antes entender os pilares de sua escala, a monumental. A palavra monumental é relativa a monumento, que significa obra construída com a finalidade de perpetuar a memória de um acontecimento ou pessoa. Construir uma cidade para ser a sede de um país já revela a intenção de perpetuar a ideia de poder e de patriotismo, mas como assegurar que essa ideia seja transmitida? À vista disso, Ficher discorre sobre a composição monumental da cidade, o Eixo Monumental:

Eixos reguladores, simetria, ordenação geométrica, isolamento das partes, disposição regradada de volumes e marcação de pontos focais com edifícios imponentes e obras de arte, tudo isso empregado segundo uma relação de cheios e vazios que se diferencia do tecido trivial do restante da cidade (FICHER, 2009, p. 88).

Ao falar em monumentalidade, chega-se à palavra chave da concepção de Brasília que tomando por esse lado possui uma dimensão cívica de cidade-capital. O ordenação da cidade parte dessa conveniência do desenho da cidade-capital imponente e monumental. Busca por uma composição correta e sóbria de diferentes zonas como proposta de implantação funcional. Composto por um desenho simples, o Eixo Monumental é uma linha reta com terminação em triângulo. Os edifícios dos ministérios acompanham essa simplicidade em suas composições horizontais lineares e são feitos de forma simples com fachada envidraçada e empena cega de modo que a arquitetura dos palácios posicionados ao longo do eixo se destacasse.

Com o objetivo de uma harmonia de conjunto, Costa propõe a implantação dos edifícios seguindo dois parâmetros: uma “técnica oriental milenar” e o exemplo da passarela dos ingleses. Essa composição é nada mais que uma destinação de um largo gramado para pedestres, desfiles e paradas no qual foi exatamente fundamentado o Eixo Monumental de Brasília. Ao todo foram erguidos dezessete ministérios, sete no lado sul e dez no lado norte. Por fim após sua concepção, o espaço logo se tornou um símbolo da vida política nacional sendo ponto chave em seguida para inúmeras manifestações populares.

Dessa forma, a escala escolhida e o nome em si, de Eixo Monumental não são de forma alguma coincidência, temos em suma a concepção de um eixo regulador, repleto de espaços vazios e que levam a edifícios imponentes, os quais buscam ser uma representação sóbria de justiça e igualdade. Obviamente várias críticas surgiram sobre a monumentalidade de Brasília, entre elas a de Zevi (colocar o ano), sendo de extrema relevância:

Não podemos pré fabricar uma cidade e depois adaptar o povo nela...O centro monumental de Brasília sufoca a vitalidade da cidade. É uma cidade Kafka. Quanto a arquitetura, é monumental em um sentido negativo, porquanto na sua maioria, foi concebida nos moldes da Renascença, contrária a concepção de tempo e espaço (ZEVI, apud LOPES, p. 53).

Destrinchando um pouco mais um dos pilares da monumentalidade da capital federal temos o urbanismo. Ao escolher o urbanismo rodoviarista pode-se pensar que estaria aproximando as longas distâncias, porém jamais se imaginaria que afastaria ainda mais o que já era próximo, o que englobava a escala humana. A acessibilidade pode ser entendida como a facilidade de se chegar a algum lugar enquanto mobilidade é a condição em que são realizados os deslocamentos, a quantificação do movimento. No entanto, esses conceitos não podem ser apropriados na mesma forma para qualquer via, o que dá origem as subdivisões do sistema viário de acordo com sua funcionalidade: sistemas de trânsito rápido, arteriais, coletores e locais. Nesse contexto englobamos a mobilidade no sistema arterial e a acessibilidade no sistema local.

Sendo assim, o Eixo Monumental está dentro da escala da mobilidade. A via fica na parte mais alta do planalto central, e além de constituir o símbolo de união e selo entre os dois eixos e visibilidade da cidade, temos a Rodoviária do Plano Piloto que determina um ponto marcante de símbolo e circulação da cidade. Atualmente é uma tarefa quase inviável sair da Rodoviária do Plano Piloto, ponto central da cidade, e ir em direção a um edifício como o Teatro Nacional ou ao Setor Hoteleiro sem percorrer caminhos complicados. Considerando a movimentação de pedestres, essa mobilidade é ainda mais reduzida. Curiosamente, não se tratam de longas distâncias, mas sim da falta de continuidade das calçadas constantemente interrompidas, quando existem, por vias de altíssimo tráfego e tudo isso sem contar com os desníveis topográficos do planalto central. Conclui-se então que a mobilidade não é possível sem fluidez. “Na circulação de pessoas e veículos dentro da cidade, porém, é necessário que seja compreendida e buscada em conjunto com outros objetivos que ajudem a expressar funções urbanas.” (SILVA, 2016).

Essas adversidades encontradas nos percursos do pedestre são, segundo Ficher (2009, p. 93), “Fruto da atenção, por vezes desmedida, dada à circulação, agora no quadro do uso desgeneralizado de veículos motorizados, o rodoviarismo peca pelo emprego de soluções eminentemente rodoviárias.”, o que resulta em uma cidade sem preocupação com a escala humana. E quando ela é raramente resgatada, o tecido urbano é permeado por uma infraestrutura de tráfego especializada e muito preocupada em segregar pedestres e veículos.

Se uma pessoa que não reside em Brasília vem visitá-la, ao passar pelo Eixo rapidamente irá se deparar com inúmeras incógnitas. Possivelmente estranharia o excesso

de faixas destinadas aos carros assim como o número de carros, a fluidez e altas velocidades do trânsito, a quantidade de áreas verdes sem uso destinado, a descontinuidade, a falta de usos diferenciados, mas acima de tudo a falta de pessoas. Talvez essas observações passem despercebidas por diversos moradores seja por costume ou simplesmente por falta de atenção e interesse ao assunto, o estranho é que para essas pessoas, essas relações urbanísticas não parecem incomodar. No entanto, não é preciso muita reflexão para entender porque não existem pessoas nas ruas de Brasília. O modelo rodoviarista, alvo de severas críticas através dos anos, escolhido para Brasília não é de todo modo, descabido. É relevante sim mencionar previamente que as dimensões e escalas eram propositais para o efeito de monumentalidade, mas há também um componente histórico digno de menção.

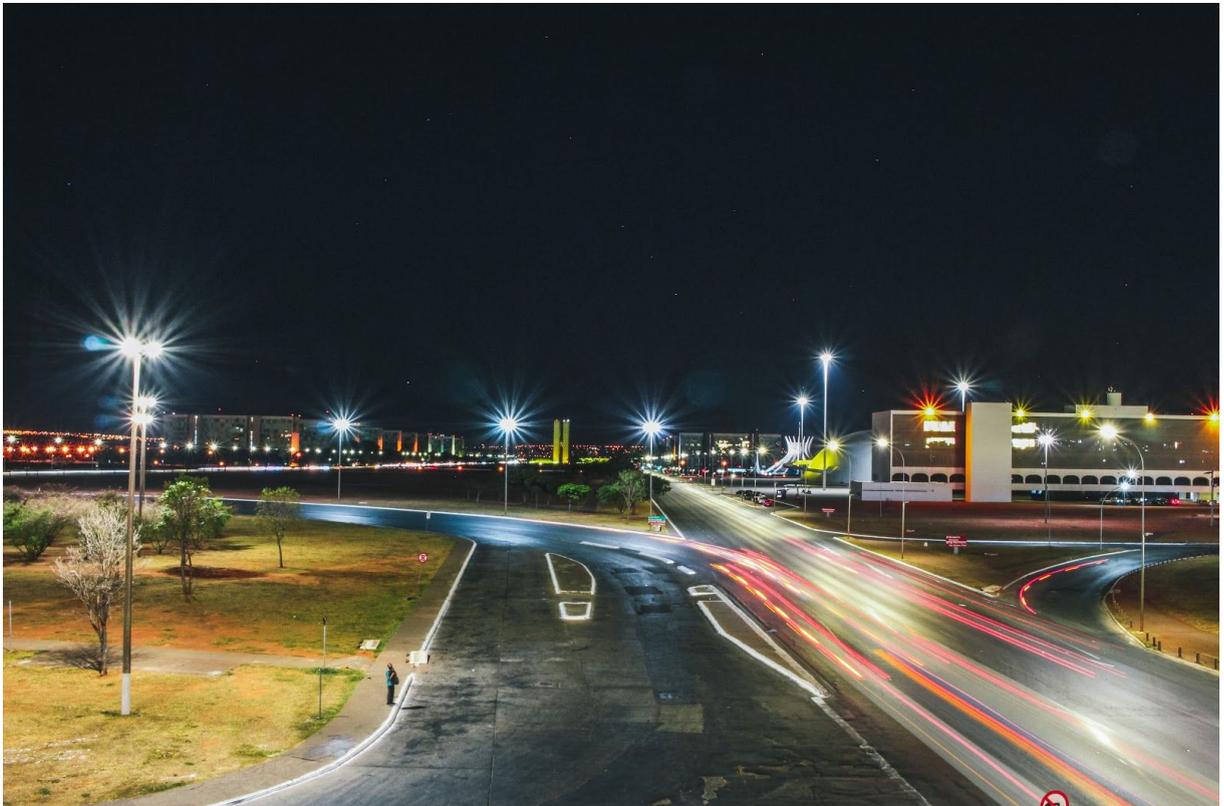


Figura 1: Vista do Eixo Monumental a partir da plataforma superior da Rodoviária  
(FONTE: Arquivo pessoal)

A medida em que as cidades foram se desenvolvendo, as ruas que antes eram destinadas ao tráfego de pessoas passaram a ser compartilhadas com carroças e carros respectivamente. O advento e popularização do automóvel em conjunto com o contexto político, econômico e social do pós guerra além do esforço de reconstrução de cidades

européias, impulsionaram a expansão das cidades horizontalmente o que parecia ser um sinônimo de progresso e ordenamento. Sérgio Ulisses Jatobá em seu artigo *Síndrome de Brasília: Jan Gehl tem razão?* em contrapartida ao comentário de Jan Gehl sobre a “Síndrome de Brasília” é capaz de reunir diversos estudos de alguns autores como Harvey e Choay além de discutir modelos como a ‘Cidade Jardim’ que comprovam o desenvolvimento do urbanismo através dos anos. Como resultado, o mesmo conclui:

Brasília sintetiza não só os ideais do urbanismo moderno, mas toda uma conjugação de teorias urbanas que precedem o modernismo e se consolidaram no seu projeto urbano...A “Síndrome de Brasília” também é a síndrome de um modelo de urbanismo que respondeu a determinados requisitos de uma época, mas que já não responde aos requisitos do mundo urbano contemporâneo.(JATOBÁ, 2017).

O que torna mais interessante é pensarmos que anos atrás, a figura do carro não existia e a rua não só já era consolidada na malha urbana, mas também era um espaço público primordial em que o fluxo dos pedestres e a convivência aconteciam. Suas conformações eram mais orgânicas, estreitas e pensadas à escala humana. Com o surgimento e popularização do automóvel, houve a necessidade da criação e ampliação das vias, maior separação entre o pedestre e o automóvel, e conseqüentemente a insegurança da população. Surgindo assim a calçada, a separação da malha urbana conferiu cada vez mais comodidade ao automóvel, permitindo velocidades mais altas e maior prioridade. Como pode ser justificado em Paradigmas Urbanísticos de Brasília:

O sistema viário sempre foi tema privilegiado na reflexão sobre a cidade, com a intensificação do processo de urbanização ao longo do século XIX, os problemas de circulação urbana passaram a ser ainda mais candentes, levando a ideia que a separação do tráfego de pedestres daquele de veículos era desejável, podendo contribuir para mitigar o problema (FICHER, 2009, p. 92).

Dessa maneira, chega-se hoje ao produto inverso, onde a rua deixa de ser espaço público, de permanência e convivência, e se torna um espaço cada vez mais hostil e adequado ao veículo. Seguindo esse padrão no contexto de Brasília temos justamente o Eixo Monumental, evidenciando ao extremo esse pensamento colocado em questão.



Figura 2: Trecho do Eixo Monumental (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 3: Trecho do Eixo Monumental aos fins de semana (FONTE: Arquivo pessoal)

### 2.3.2 Via W3

Tomando por outro lado, Brasília em sua concepção teve, além de uma forte relação com o rodoviarismo, um esforço de controle de uso e atividade muito intensivo e restritivo. Nesse contexto de zoneamento permeado pelo sistema viário surgem inúmeras definições restritas ao longo da cidade que por muito tempo funcionaram de forma satisfatória para o que foram determinadas, porém perdem o seu uso ao longo do processo de crescimento da cidade. Sendo assim, coloca-se em questão a criação de centralidades artificiais, consequências dessa setorização rigorosa que na prática do dia a dia da cidade se tornam grandes vazios urbanos e conseqüentemente causam danos à dinâmica natural da cidade. A exemplo disso temos em Brasília a via W3, que em princípio vinha com um pensamento urbano de comércio e distribuição de serviços diversos de grande intensidade. Assim entramos em uma nova escala de Brasília proposta por Lúcio Costa, a residencial. Quando falamos desse espaço entramos em conflito com duas realidades, implantações e períodos de consolidação diferentes. Não se trata de um lugar padronizado, funcional e direcionado para um propósito real de projeto como quando falamos do Eixo Monumental.

Segundo o Relatório do Plano Piloto de Lucio Costa, a W3 era uma via de serviço com oposição a uma área de pomar e hortas destinadas a circulação e armazenamento que supriria as necessidades secundárias comerciais das superquadras residenciais. No entanto, essa proposta já de início não foi implementada. Ao invés disso, unidades residenciais foram colocadas em um lado da rua destinadas aos primeiros técnicos e trabalhadores que estavam vindo para Brasília. Com a demora da construção do setor central da cidade, onde iriam se localizar os mais diversos serviços, houve uma centralização de comércio e cultura nessa via que naturalmente se tornou um grande pólo da cidade por muitos anos.

Consoante a isso, o desenvolvimento da cidade trouxe uma consolidação do centro urbano da capital, o que ocasionou no abandono da localização descrito por Holanda (2003) como início de um processo de decadência com o fechamento do comércio e deterioração do espaço público, que resultou no esvaziamento do lugar e perda de sua importância central.



Figura 4: Trecho típico da W3 sul em 1960 (FONTE: Jornal Metrópolis. Disponível em: <https://uploads.metropoles.com/wp-content/uploads/2017/10/26120533/milton-hatoum-brasilia-w3-sul-cine-cultura.jpg>)



Figura 5: Trecho típico da W3 sul hoje do lado das residências (FONTE: Arquivo pessoal)

Apesar da rigidez da setorização brasiliense, tal peculiaridade demonstra que esta não é absoluta. Usando a conceituação de Lúcio Costa, enquadraríamos facilmente o comércio da via W3 como parte da escala gregária. No entanto, ela é abrangida pela escala residencial, o que proporciona especialmente durante os dias úteis da semana uma vitalidade considerável. Desta forma é possível perceber que, mesmo com toda rigidez do traçado e setorização, a permeabilidade entre escalas ainda é uma possibilidade, e geralmente quando acontece, é benéfico para o contexto urbano, principalmente na situação em estudo.

A W3 é uma via diversa em sua utilização e funcionamento visto que quando caminhamos entre os trechos norte e sul é possível notar uma grande diferença nos loteamentos, usos e implantações, sendo que o trecho locado na parte sul da cidade é a área onde há mais deterioração. Dentre os problemas comuns aos dois trechos descrito por Holanda (2003) temos: o impacto ambiental e visual negativo com pouca arborização nos canteiros centrais e calçadas laterais, visto a preferência pelas faixas de rolamento; as passagens de pedestre distanciadas gerando perigo para o transeunte que cruza as vias sem segurança; o congestionamento de veículos e ônibus próximo aos setores centrais e perimetrais da cidade; o desconforto do pedestre pela ausência de mobiliário urbano, ou pelo estado de conservação ruim; a inexistência de ciclovias com condições inadequadas para a prática da mobilidade ativa, e os estacionamentos mal dimensionados e planejados que ocupam grande parte do espaço público.

Elencando esses problemas e a partir do banco de imagens podemos ver claramente o descuido com a região com o passar dos anos, porém não se deve unicamente a manutenção pública, mas também à sensação de insegurança constante que resulta no esvaziamento do local. Uma rua movimentada consegue garantir a segurança, uma rua deserta não. Jacobs (1961) afirma que uma rua com infraestrutura precisa ter três características principais: a separação nítida entre o espaço público e o espaço privado, os edifícios devem ser voltados para a rua de forma a existir o olhar daqueles que são os proprietários naturais da rua, e por fim a calçada deve ter usuários transitando nela ininterruptamente. Poucos se sentem atraídos por uma rua vazia e sem uso, o requisito básico é um número substancial de estabelecimentos dispostos ao longo da calçada com

usos mistos que proporcionem a diversidade de horários de uso e a consequente movimentação da rua.



Figura 6: Trecho típico da W3 sul hoje no trecho do canteiro central (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 7: Trecho típico da W3 sul hoje no trecho do canteiro central (FONTE: Arquivo pessoal)

Essa mesma população que mudou o ritmo de funcionamento e uso da cidade, foi a mesma que modificou aos poucos o que acontece ali na W3 ao longo dos anos, as demandas foram mudando e essa legitimidade do uso está nas mãos daqueles que circulam e utilizam os espaços diariamente:

A primeira coisa que deve ficar clara é que a ordem pública - a paz nas calçadas e nas ruas - não é mantida basicamente pela polícia, sem com isso negar sua necessidade. É mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados (JACOBS, 1961, p. 32).

Da mesma forma podemos perceber uma diferença de tratamento entre a W3 norte e a W3 sul quando falamos de infringir o tombamento. Em sua concepção de projeto tiveram propostas iguais porém o que aconteceu foi uma reformulação do espaço ao longo da construção da via quando falamos de usos, gabaritos dos edifícios, tipologia e a própria conformação da via urbana. Desse modo, essa diferença passa a gerar consequências em suas características e funcionalidades rotineiras que afetam diretamente na preservação do espaço. Sendo assim, apesar de estarem muito ligadas, hoje em dia desempenham papéis muito diferentes tanto no visual urbano quanto na dinâmica da cidade.

Pensando no estado de conservação do meio em análise vemos algumas propostas ao longo dos anos de reabilitação numa perspectiva de reacender o espaço que se encontra esquecido. Muitas vezes assim volta-se para o lado da especulação imobiliária a proposta de modificar a Via W3. Essas trocas e novas construções são passíveis de movimentação e valorização da região, como acontece em várias cidades no mundo nesse mesmo processo. De fato, no entanto, torna-se um ganho em prol de uma coletividade maior, por uma cidade mais democrática e funcional. No mesmo contexto, a proposta de uso misto é algo que podemos ver se concretizando mesmo que ilegalmente nas comerciais das superquadras. Os moradores tendem a se instalar em quitinetes pelo conforto e praticidade que é ter uma padaria ou um comércio de primeira necessidade na porta de casa ou a poucos metros de distância.



Figura 8: Trecho da W3 Sul aos fins de semana (FONTE: Arquivo pessoal)

Segundo Choay (2001), o estudo morfológico das cidades gera uma compreensão do tempo e do espaço urbano. Essa aproximação pedagógica da preservação da cidade promove a análise de sistemas urbanos e arquitetônicos que servem de gatilho para novas

percepções do ambiente e formulações de cidades melhores. A experiência urbanística de Brasília representa um marco de uma cidade feita para o seu tempo que estabeleceu uma linguagem arquitetônica assim como aconteceu em outras épocas no Brasil. No entanto, para a fase atual vale ressaltar a importância de sua realização e o lado pedagógico de sua preservação, como evidenciado por Lúcio Costa na mesma entrevista supracitada: “Os erros e acertos de Brasília são uma lição para todos. Deve-se estudar o que lá foi feito, não recetar repetir o que deu certo e evitar o que não convém” (CECCON, 1961, p. 3).

### **3. Metodologia**

O método de trabalho utilizado para o desenvolvimento da pesquisa será resumido por uma pesquisa bibliográfica realizada inicialmente sobre o tema e o contexto do local, do mais abrangente até o mais específico de Brasília, desde os teóricos que pautaram o pensamento sobre o campo do modernismo e sua concepção até o século XXI, até a visualização de todas as dinâmicas urbanas consequentes da evolução da cidade. Teóricos estes que têm atualizado as questões em análise a partir das transformações de valores e demandas da área de pesquisa.

Para que o conhecimento possa ser considerado científico, é necessário determinar a método como foi adquirido tal conhecimento. O método científico utilizado para o estudo foi o método comparativo, englobado na classificação de métodos que indicam os meios técnicos da investigação, ou seja, estabelecer meios que garantem a precisão e objetividade dos estudos sociais. Dessa forma, o método comparativo fica estabelecido segundo Gil como a “[...] investigação de indivíduos, classes, fenômenos ou fatos, com vistas a ressaltar as diferenças e similaridades entre eles” (GIL, 2008, p.16) que será resumido na análise comparativa entre os dois objetos de estudo: Eixo Monumental e Via W3.

Posteriormente, como uma forma de trazer a visão real e palpável considerando não só os conhecimentos sobre o patrimônio cultural mas também com o intuito de entender melhor a relação das pessoas com o meio urbano foi elaborado um banco de dados de imagens dos locais de estudos realizados em diferentes dias com intuito de agregar na comparação entre os espaços. Ao comparar duas áreas, é possível analisar como as relações com os espaços públicos se modificaram com o passar do tempo, se as normas vigentes que faziam sentido na época ainda fazem hoje, da mesma forma ver a relação de usos, qual o público que frequenta o Eixo Monumental e qual a parcela que frequenta a W3

diariamente, os serviços encontrados e a quantidade de pessoas nesses locais, e por fim como esse patrimônio cultural é usufruído.

A bibliografia contempla diversos embasamentos sobre o modernismo, preservação e também sobre Brasília de maneira mais específica. Tais estudos permitiram uma ampliação de conhecimentos e diferentes pontos de vistas sobre o tema além de demonstrar o contexto em que tais ideias foram propostas podendo assim realizar um estudo de maneira mais clara, contextualizada e imparcial dada as diversas visões consideradas.

Os procedimentos de pesquisa estão fundamentados na união de duas áreas: Arquitetura e Urbanismo e pelas Ciências Sociais, gerando uma interdisciplinaridade de conhecimento entre o comportamento social em meio a conformação e crescimento da cidade.

#### **4. Análise da preservação do Patrimônio Cultural**

##### **4.1 Contextualização acerca do conceito de Patrimônio**

Ao longo do processo de reconhecimento do conceito de Patrimônio Histórico, foi concebida anteriormente a noção de monumento e monumento histórico. Choay (2001) descreve o monumento primeiramente como algo ligado a memória viva antropológica, que constitui uma memória afetiva cultural. Conforme a evolução do papel do monumento, ele passa a obter um valor estético e de prestígio, não mais conectado somente ao sentimentalismo. Assim, se torna um instrumento com caráter simbólico de embelezamento e grandiosidade nas cidades, uma forma de afirmação dos grandes desígnios públicos. Dessa forma, elenca quatro valores dados aos monumentos: nacional, cognitivo, econômico e artístico, sendo o primeiro fundamental para legitimação dos seguintes. A começar pelo valor cognitivo, os monumentos são relativos a uma história comum de “conhecimentos específicos e gerais, para todas as categorias sociais” (CHOAY, 2001, P.117), que permitem construir uma multiplicidade de pesquisas que auxiliam na formação de profissionais e cidadãos, ou seja, atuam em forma de memória viva. O valor econômico fica enrustido na movimentação turística que é atraída pelo patrimônio, e por fim devido ao conceito ainda impreciso de arte e estética, se instaura o valor artístico. Este último é visto apenas do ponto de vista pedagógico para formação dos artistas e no engrandecimento da beleza dos monumentos a favor da ostentação com as nações vizinhas.

Assim percebe-se que o monumento é dado como algo que surgiu desde sua concepção para tal intuito de preservação do passado, já o monumento histórico é determinado após seu feito como um título, uma nomeação devido a sua importância. A consagração do monumento histórico ocorreu englobando uma unidade de período longo, foi introduzido na era industrial do Século XIX, e findou com a Carta de Veneza a partir da retomada dos trabalhos relativos a proteção em um contexto internacional mais amplo no pós guerra.

Analisando através da escala macro do espaço, o elemento da cidade passou a ter importância de preservação como um conjunto muitos anos após o estabelecimento do conceito de monumento histórico. A importância da cidade não era conforme sua complexidade de malha urbana e sim pelas instituições e edifícios que a compunham:

A conversão da cidade material em objeto de conhecimento histórico foi motivada pela transformação do espaço urbano que se seguiu à revolução industrial: perturbação traumática do meio tradicional, emergência de outras escalas viárias e parcelares (CHOAY, 2001, p. 179).

A partir desse momento começa a ser fundamentada a disciplina do urbanismo, sendo que “a noção de patrimônio urbano histórico constituiu-se na contramão do processo de urbanização dominante” (CHOAY, 2001, p.179-180). Dessa forma, Choay estabelece as três abordagens da cidade: memorial, histórica e historical. Relacionado a cidades antigas, a figura historical abriga os outros dois conceitos como síntese e sendo assim, atribui simultaneamente um valor de uso e um valor museal aos conjuntos urbanos pautado em uma concepção geral da organização do espaço. Segundo *Vecchie città ed edilizia nuova, Turim* (apud CHOAY, 2001, p.143):

Uma cidade histórica constitui em si um monumento, tanto por sua estrutura topográfica como por seu aspecto paisagístico, pelo caráter de suas vias, assim como pelo conjunto de seus edifícios maiores e menores; por isso, assim como no caso de um monumento particular, é preciso aplicar-lhe as mesmas leis de proteção e os mesmos critérios de restauração, desobstrução, recuperação e inovação.

Com o embasamento da noção de patrimônio, partimos para a definição de patrimônio mundial cultural que é onde se encaixa o objeto de análise. De forma a valorizar os bens culturais e naturais que possuem importância como referência e identidade

internacional, em 1972 a UNESCO adotou a definição de patrimônio estabelecida pela Convenção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural: “O patrimônio cultural é composto por monumentos, conjuntos de construções e sítios arqueológicos, de fundamental importância para a memória, a identidade, a criatividade dos povos e a riqueza das culturas.” (IPHAN, 2020)

Sendo assim, partindo para o objeto de estudo, em 1987 Brasília foi reconhecida como o conjunto urbano mais novo a ser inscrito como Patrimônio Mundial Cultural da Humanidade pela UNESCO, com apenas 27 anos de existência. Em âmbito federal nacional, a cidade foi tombada pelo IPHAN em 14 de março de 1990.

A partir disso foi formulada a proposta de tombamento que busca a preservação fundamentada nas escalas urbanas e não na materialidade da cidade. Além disso, fica pautado o respeito à estrutura viária, manutenção das superquadras e a integração com o Lago Paranoá. A área do conjunto urbanístico tombado consiste em apenas uma pequena parcela da população da cidade, em torno de 10% do total das RA's, por outro lado engloba cerca de 80% dos empregos, serviços e investimentos públicos, o que ocasiona em um grande movimento pendular entre o centro da cidade e a periferia. Com base em Brasília Revisitada (1985/87), são acrescentadas ainda outras características como a importância do paisagismo, a presença do céu e o não alastramento urbano, esses pontos da proposta mostram que não há preocupação com a transformação da cidade como organismo vivo. Com isso chega-se finalmente a problemática da preservação dinâmica: “Uma cidade tombada pode ser objeto de transformações? Espaços urbanos protegidos pelo tombamento podem ser alterados? Como preservar uma cidade tão nova, com problemas comuns a muitas cidades, sem descaracterizá-la?” (IPHAN, 2017, p. 5)

Assim como o projeto inicial de Lucio Costa, Brasília Revisitada é um norteador para inúmeras documentações de tombamento e preservação da cidade. Dessa forma, podemos estabelecer que não só os preceitos originais instituídos são únicos mas também que Brasília é uma construção social em reformulação e evolui em ser constantemente revisitada.



Figura 9: Mapa da Poligonal de Tombamento do Conjunto Urbanístico de Brasília  
(FONTE: IPHAN, 2020)

Em seu artigo “Conjunto Urbanístico de Brasília: da preservação e outros demônios”, Reis (2016) elenca dois aspectos sócio urbanos que afetam o processo de preservação e gestão da cidade. Primeiramente, as marcas iniciais de concepção da cidade estão aliadas ao Congresso Nacional de Arquitetura Moderna, CIAM, engessadas em uma realidade urbana de um passado idealizado, que se coloca impermeável as mudanças urbanas que acontecem na cidade. Qualquer mudança proposta no desenvolvimento urbano coloca essa pureza do modelo em ameaça.

O segundo aspecto que menciona é sobre a fragilidade em comum com as demais unidades federativas quando se coloca no patamar político. A falta de interesse e a baixa prioridade no assunto da preservação é agravada pela transitoriedade e na desarticulação das instituições. As pequenas reformulações dão a impressão de que algo está sendo feito enquanto na realidade na dimensão político-institucional não há um órgão estruturado e

capacitado para atuar em parceria com o IPHAN, ocasionando em uma preservação e gestão inconsistente entre instâncias federal e distrital.

Ao se analisar a atividade de preservação no Brasil nos deparamos com uma realidade frágil, contraditória e ineficiente. As ações nesse âmbito se encontram nas mãos de voluntários ao invés da sistematização do poder público. Além disso, não é a toa que a cultura é vista como algo periférico e supérfluo, então quando se pensa em preservação cultural a atenção é equivalente: entendida como gasto e não investimento. Os campos de atuação não dialogam entre si, o poder é diluído e marcado pela temporalidade do sistema político. Quando olhamos para a teoria, há leis urbanas, órgãos responsáveis e uma proteção de área tombada. Porém partindo para a prática, vemos pouca efetividade, uma gestão desarticulada e instável.

Não se busca na elaboração desta pesquisa uma imobilização das características de tombamento, mas pelo contrário gerar conflitos entre conceitos e entendimentos a respeito do planejamento e do desenvolvimento da cidade. Tais conceitos formulados a sua época são fragilizados ao mesmo tempo que são colocados como irrevogáveis e indiscutíveis.

Choay(2001) defende que existem três frentes de luta com relação à gestão e preservação: educação e formação, utilização ética das heranças edificadas e participação coletiva na produção de um patrimônio vivo. Afirma a necessidade de reapropriação e reutilização dos espaços engajando arquitetos urbanistas habitantes para dotar esses lugares de novos usos adaptados a demanda contemporânea, renunciando ao preceito de sua imutabilidade, ao formalismo histórico da restauração e de saber proceder às transformações necessárias de maneira a associar o respeito ao passado à renovação contemporânea.

Fica evidente que a participação e o controle social sobre ações urbanas são necessárias e enriquecedoras. O exercício da cidadania: direito à cidade e direito à memória ocasionam na historiografia do lugar, sendo elaborada através da sobreposição de memórias. A história atribui funções diferentes ao mesmo lugar, retomando a ideia de que o lugar não tem autonomia de significação, o que motiva a formação de um espaço significativo, funcional, humanizado e plural. Podemos dizer então que “O espaço é igual a paisagem mais a vida nela existente.” (SANTOS, 1996, p.52). Sendo assim, a geração atual já permite essa ocupação mais contemporânea ressignificando os ambientes, com ações

pautadas na reinvenção do espaço temporariamente de acordo com as novas necessidades da cidade.

Por um lado, Brasília é uma cidade repleta de simbologia pois juntamente com a concepção urbana, “Sua narrativa remonta ao imaginário da concretude do Brasil como nação autônoma.” (REIS, 2016). Por outro, já pensando na condição etária-urbanística, esta afeta diretamente o processo de preservação e gestão. Juntamente a isso, a setorização funcional, baixa densidade na ocupação do solo e rarefação do tecido urbano, que, aliadas as grandes distâncias e aos enormes vazios urbanos, dificultam a apropriação dos espaços públicos e encarecem os custos de manutenção. Essa afirmação vai contra a ideia inicial de Lucio Costa para o Eixo Monumental, também podendo ser incorporado em outros cenários da cidade, que usou como inspiração a concepção das avenidas parisienses com as belas perspectivas criadas pelos eixos da cidade, avenidas estas com aspectos de uso e movimentação opostos ao que foi concretizado em Brasília.

Tendo em vista de que a preservação desse patrimônio em análise não justifica uma homogeneidade, vimos na prática que quando pautada como organismo vivo, a cidade responde de formas inesperadas. Dessa forma é necessário uma reformatação dos princípios em que foi estabelecida, pois tais procedimentos possuem imperfeições. A cidade se comporta com uma personalidade que não confere aos documentos uma legitimidade em seu uso ou funcionalidade atual. O respeito ao progresso do objeto de constante reelaboração também se deve a reformulação de preceitos instituídos na década de 1960 e 1980. Portanto não se deve prever uma fixação no tempo, pelo contrário a expansão, desconstrução e diversidade do patrimônio.

Duas portarias são marcantes no âmbito legal da preservação de Brasília: Portaria IPHAN nº314/1992 e a Portaria IPHAN nº 166, de 11 de maio de 2016. Sendo que a mais recente serve como uma complementação da anterior preenchendo falhas existentes.

Primeiramente, a solução então foi a do tombamento de um Plano Urbanístico, isto é, dos princípios volumétricos e espaciais que caracterizam cada uma das escalas que compõem a civitas brasiliense proposta por Lucio Costa. À exceção de alguns palácios no Eixo Monumental e da Rodoviária do Plano Piloto que são preservados integralmente em suas características arquitetônicas, todo o resto é passível de demolição desde que as futuras edificações obedeçam aos parâmetros de ocupação do plano que foram reafirmados no tombamento.

A segunda portaria encarou o CUB como um organismo amplo, heterogêneo em sua morfologia, temporalidade e valoração na história. Incorporou a ideia de que necessita de uma abordagem que inclua essa multiespacialidade diferentemente do que foi proposto em casos de centros históricos mais antigos que foram tombados. Além disso, a nova portaria é pautada em uma garantia de conservação dos valores históricos do CUB através da gestão, preservação e fiscalização desse bem.

Também introduz a ideia da preservação de um organismo vivo e não em um projeto ou uma ideia como era na portaria anterior. Referido a um sítio histórico e não o projeto em implantação. A valoração do projeto em si se deve a uma série de fatores dentre eles o significado para o modernismo de ter um exemplar dos conceitos expressos ao longo do século XX, a importância como símbolo de progresso nacional da época e o fato de ser um monumento moderno. Ou seja, a concepção da cidade era a pauta da preservação e não a cidade existente e funcional que estava concretizada fisicamente.

Não se trata de preservar um patrimônio e sim fazer a gestão da capital do país encarada agora como uma cidade, fruto de relações sociais em constante mudança. Não podemos desconsiderar mais a materialidade e a dinâmica urbana. Na nova Portaria encontramos a espacialização dos dispositivos de preservação, a poligonal que define o CUB agora é subdividido entre macroáreas através de suas respectivas especificidades urbanas e representatividade simbólica. O Eixo Monumental encontra-se na ZP2A, já a W3 encontra-se na ZP3A. Essa porção englobada nas macroáreas A são aquelas com maior representatividade histórica e que simbolizam a definição das quatro escalas de Brasília. Já as macroáreas B são mais flexíveis em seus critérios por serem consideradas um entorno imediato de contenção da expansão urbana. Assim, em função da preservação, foram criados o PPCUB e o LUOS e a poligonal de entorno do conjunto tombado. De acordo com esses dados portanto percebemos em Brasília a contradição de ser um organismo em constante evolução, porém ao mesmo tempo engessado e congelado no tempo.

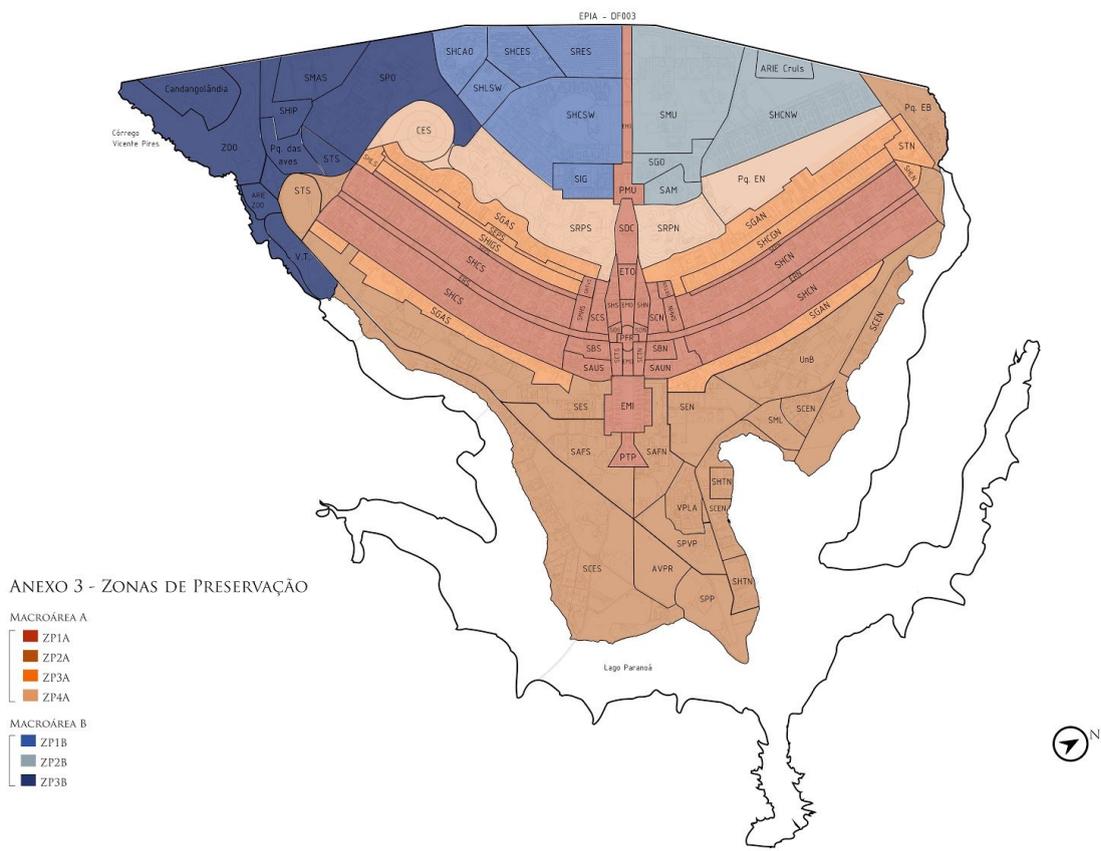


Figura 10: Mapa das Macroáreas A e B (IPHAN, 2020)

#### 4.2 Análise dos objetos de estudo: Eixo Monumental e Via W3

A maneira adotada para identificar o estado de preservação do Eixo Monumental e da Via W3 foi identificar itens de comparação entre elas, passíveis de demonstrar algumas de suas semelhanças e diferenças, aqui consideradas relevantes para o presente estudo a ponto de terem gerado tais constatações. Dessa forma, vamos entender primeiramente as semelhanças entre estas duas vias. Talvez a primeira vista seja estranho a busca por semelhanças, afinal, o repertório de diferenças é muito maior e provavelmente o mais fácil de ser identificado. A maior semelhança para o usuário do espaço pode ser o fato de ambas serem vias arteriais, isto é, vias com velocidades relativamente altas porém com interseções em níveis como os semáforos por exemplo, apesar de estes serem mais frequentes na W3, porém ainda sim, são encontrados no Eixo Monumental. São essas também as vias que abrigam os maiores edifícios e alturas do Plano Piloto, sejam estes ministérios, museus, igrejas ou edifícios comerciais.

Outra semelhança de fácil reconhecimento seria a linguagem arquitetônica, apesar das variadas tipologias encontradas nas áreas de estudo, em ambos os cenários assim como na maior parte do plano piloto, o estilo moderno é amplamente utilizado e vai desde edifícios grandiosos assinados por Oscar Niemeyer localizados no Eixo Monumental até casas no caso da via W3 sul. Em ambos os casos, a deterioração das calçadas e áreas de passeios destinadas ao pedestre devem ser dignas de menção. O calçamento na Via W3 é significativamente mais antigo, boa parte inclusive realizado no período de construção de Brasília e em muitos pontos nunca recebeu reformas e até a devida manutenção. Felizmente esse problema tem chamado atenção das autoridades políticas locais e parte do calçamento da Via W3 sul se encontra em reforma. Já no Eixo Monumental, por geralmente receber maior atenção e até por seu caráter turístico já tem em seu currículo algumas reformas e até mesmo expansões como calçamento e ciclovias em áreas antes vazias. Por fim, as áreas destinadas a estacionamento que após a discussão já abordada previamente sobre o modelo rodoviário implantado em Brasília, entende-se que para a realização das atividades cotidianas, para grande parte da população o uso do carro é considerado essencial, isso se traduz na necessidade de uma área considerável destinada a estacionamento que em poucos lugares é considerada suficiente. Esse não seria exatamente o caso dos cenários estudados. É fato que existem mais áreas destinadas a estacionamento na Via W3 mas é também uma área de maior demanda, ela abriga grande parte dos pontos de trabalho e realização de pendências da vida cotidiana, para muitos a visita a Via W3 é uma necessidade. Apesar de se encontrarem postos de trabalho no Eixo Monumental, concentrados principalmente na região dos ministérios, a oferta de estacionamento nesta área é significativamente reduzida. Durante a semana, atende relativamente bem a demanda mas aos fins de semana, onde a procura é aumentada sendo este espaço procurado para lazer, os estacionamentos passam a ser escassos e por não ser uma necessidade, muitas pessoas desistem inclusive de visitar a área por este motivo.

Todas essas similaridades influenciam de maneira direta ou indireta em como as pessoas utilizam essas áreas e até mesmo suas impressões sobre a mesma, e é fato que esses comportamentos também influenciam no estado de preservação do patrimônio e existe uma maneira simples ter essa noção, se um usuário tem o hábito de frequentar um espaço seja este porque há uma identificação, seja por uma necessidade ou até mesmo por lazer, as chances do usuário de cuidar, se importar e preocupar com a qualidade do espaço

são muito mais altas. Mas se empecilhos como a falta de estacionamento, equipamento urbano e degradação de calçadas impedirem as pessoas de irem ou utilizarem o espaço, este se torna ocioso ou até mesmo hostil, dificultando assim essa relação entre o homem e o espaço e conseqüentemente reduzindo a importância da conservação para estes.

Partindo para as divergências, obviamente a primeira em questão é a diferenciação entre as funções empregadas. Sabe-se que enquanto o Eixo Monumental abrange o caráter cívico e simbólico não só da representação de poder de uma cidade mas de todo um país exigindo diversos recursos como a monumentalidade a priori já abordada, a Via W3 abriga uma proposta totalmente diferente, respeitando a escala humana, podendo encontrar edifícios mais próximos entre si cuja as funções variam desde comércio, serviços e moradia.

Além da variação de usos, a arquitetura dos edifícios também podem e devem ser comparados. O Eixo Monumental é o foco dos edifícios mais suntuosos de Brasília, abriga diversos cartões postais da cidade como a Torre de TV, o Congresso Nacional, a Praça dos Três Poderes e diversos palácios que são reconhecidos mundialmente tanto por sua história quanto por seu valor arquitetônico. O fato de terem sido assinados pelo talentoso arquiteto Oscar Niemeyer revela além de uma arquitetura modernista de qualidade, o denominado modernismo genuinamente brasileiro, um trabalho de qualidade reconhecida mundialmente e que levou o Brasil pela primeira vez a ser reconhecido por sua produção arquitetônica. Todos os edifícios foram estrategicamente implantados, geralmente rodeados por áreas verdes e com generosos afastamentos entre si. Já na Via W3 além da infinidade de comércios, serviços e residências acima já citadas, sua arquitetura também é significativamente diversificada. No centro do plano piloto, tanto na Via W3 Norte e Sul, nos setores comerciais, hoteleiros, de rádio e tv, se concentram edifícios maiores como shoppings e hotéis, tanto em dimensões quanto em altura. Além dos seus tamanhos diferenciados se comparados ao resto das tipologias encontradas nesta região, estes também contam com projetos de arquitetura de grandes escritórios, e buscam se destacar na paisagem mesmo com menores afastamentos e áreas verdes. Ainda ao longo dessas vias, podemos encontrar diversos edifícios comerciais de tamanhos variados mas sempre com baixas alturas, geralmente com um pavimento, afastamentos ainda mais reduzidos assim como os espaços destinados a áreas verdes. Há ainda uma variante no caso da Via W3 sul que tem todo um lado destinado a residências que variam de dois a três andares sem jardins e são geminadas com projetos que visam as necessidades de cada cliente, vale ressaltar que

as casas foram rapidamente construídas para abrigar o grande contingente populacional que em breve se instalaram em Brasília . A sequência dessas tipologias sem nenhuma grande ornamentação ou diferenciação, torna a paisagem monótona, repetitiva e conseqüentemente menos apreciada pelo público, sendo muitas vezes alvo de pichações e grafites.

Outro diferencial facilmente percebido são as áreas verdes, abundantes no Eixo Monumental e escassas na Via W3. Apesar da grande quantidade de vegetação no Eixo Monumental, esta é predominantemente rasteira, não oferece muita sombra nem tampouco uma grande variedade de espécies. Isso não foi de todo modo ao acaso, sabe-se que Oscar Niemeyer por exemplo, não apreciava que seus edifícios ficassem “escondidos” pela vegetação, além disso, os grandes vazios auxiliam a ideia de monumentalidade que também era almejada. A situação começa a mudar nas periferias dos ministérios, onde a massa arbórea é mais significativa, rodeando tanto os edifícios como os estacionamentos. É válido dizer que apesar de haver certa variação de espécies, ela é menor em comparação a Via W3, além disso, algumas espécies não são exatamente propícias para estacionamentos e em alguns casos, as raízes deterioram o asfalto dos estacionamentos.

Quando tratamos da Via W3, é importante considerarmos as diferenças entre o trecho norte e sul. Iniciaremos a análise pela Via W3 Sul, já que esta foi a primeira a ser executada. Uma das diferenças mais perceptíveis além da adição da função moradia, previamente abordada, muito provavelmente seriam os canteiros centrais. No trecho a ser analisado, pode-se notar um excesso de pavimentação, salvos os pouquíssimos canteiros que abrigam as árvores as quais na grande maioria das vezes deterioram as calçadas com suas raízes devido o tamanho reduzido e as espécies inadequadas. Além disso, os canteiros centrais abrigam estacionamentos, reduzindo ainda mais as áreas que poderiam ser destinados a áreas verdes.

Já a Via W3 Norte, procura corrigir esta deficiência eliminando os estacionamentos dos canteiros centrais e substituindo por áreas verdes com vegetações rasteiras e espécies arbóreas variadas. A arborização não é contínua, algumas áreas são mais densas que outras mas sempre concentradas no canteiro central. As calçadas seguem sem nenhuma arborização e os níveis das calçadas são significativamente mais descontínuos, a qual acontece não só pelo desnível da topografia em si mas também devido a implantação

individual de cada bloco ignorando algumas normas de acessibilidade. Ambas possuem uma maior variedade de espécies se comparada a ao Eixo Monumental.

Outra questão não resolvida nem mesmo na elaboração da Via W3 foi a iluminação deficiente que se traduz também na sensação de insegurança, mesmo sendo uma área com um um fluxo significativamente maior do que o do Eixo Monumental, a sensação de insegurança na W3 é maior assim como o número de crimes também. Diversos fatores podem contribuir para essa sensação, que podem ir desde a falta de iluminação até a falta de usos no período noturno mas se apenas este fosse o caso, porque a sensação de insegurança é menor no Eixo Monumental? Apesar de ser considerado mais iluminado, a iluminação é voltada principalmente para os edifícios, valorizando-os e certificando-se de que estes continuem imponentes ou estão voltadas para a iluminação das vias arteriais. Para comprovação, se alguém quiser fazer uma caminhada noturna, deverá recorrer ao auxílio de uma lanterna ou algo parecido, principalmente nos trechos mais afastados dos edifícios, onde os canteiros abrigam apenas vegetação. Contudo, considerando a importância e visibilidade dos edifícios e da área, sabendo do maior policiamento, segurança e estado de conservação trazem uma maior sensação de segurança se comparado a Via W3.

Quando falamos sobre a apropriação do espaço, a Via W3 também sai em desvantagens e um conjunto de fatores podem ser os responsáveis para esta avaliação. Inicialmente a Via W3 em toda sua extensão conta com canteiros estreitos e com vias arteriais em suas periferias, além disso, a porção sul conta com um nível de calçamento altíssimo além de partes do canteiro destinadas a estacionamentos. Apesar de na asa norte esta parte ter sido repensada e executada de forma diferente, os canteiros ainda seguem estreitos, sem visuais interessantes e com a insegurança das altas velocidades tão próximas. Essa composição atua como um repelente de aglomerações e apropriação do espaço para o lazer, manifestações e eventos. Durante o período de estudo, a Via W3 Sul passou a impedir o trânsito de veículos motorizados entre as 08:00 às 17:00 horas nos domingos e feriados, apesar desta ação, o número de usuários do espaço foi baixíssimo e o maior uso do espaço foi definitivamente para o uso do modal bicicleta. É possível justificar que o público baixo também esteja relacionado a intenção do público de permanecer em casa durante este período de pandemia da SARS COVID-19, porém as atividades de lazer ali propostas não são de aglomeração e no mesmo período apresentou resultados diferentes no Eixo Monumental, ao contrário da Via W3 Sul, o número de usuários dos canteiros centrais

aumentaram devido a exclusão de outras opções de lazer como shoppings e atividades em locais fechados.

O Eixo Monumental conta com alguns outros fatores como uma localização privilegiada com visuais de tirar o fôlego para edifícios atrativos, grandes extensões de áreas verdes e até mesmo uma bela visual do céu. Combinando esse fator a maior sensação de segurança visto que mesmo se tratando também de uma via arterial, os carros estão mais distantes do público o resultado são mais pessoas apropriando do espaço para o lazer, eventos e manifestações. Esta última ainda pode-se perceber mais uma característica através do seguinte questionamento: Qual seria o melhor lugar para fazer uma manifestação pública se não o centro cívico do país onde todos os palácios e elementos representativos do poder se situam? O Eixo Monumental tem sido cada vez mais a casa de inúmeros protestos e assim continuará sendo.



Figura 11: Canteiro central do Eixo Monumental aos domingos durante a pandemia.

(FONTE: Arquivo pessoal)

Outro critério comparativo a ser abordado são as volumetrias. O Eixo Monumental é a casa dos edifícios mais imponentes de Brasília, considerados verdadeiras obras de arte,

grandes representantes do modernismo brasileiro, por terem sido concebidos no mesmo período e pelo mesmo arquiteto também possuem uma identidade de conjunto. A Via W3 além de apresentar tipologias diferentes, está em constante desenvolvimento, a cidade é um organismo vivo e diferentemente da rigidez do Eixo Monumental, a flexibilidade da Via W3 promove constantes remodelações, comércios abrem e fecham, reformam suas fachadas, as cores mudam, tudo é inconstante. E talvez por este mesmo motivo, os edifícios apesar de mais padronizados em relação ao formato e altura, não tenham a mesma imponência, valor ou até mesmo a ideia de identidade.

Outra constante que pode ser adicionada a esta equação seria justamente o estado de conservação dos edifícios. Durante uma série de protestos no Eixo Monumental, um grupo de manifestantes picharam as paredes do Museu Nacional, ação que foi considerada de extremo mal gosto e desrespeitosa mobilizando diversos cidadãos a se unirem para limpar e pintar as paredes deste edifício. Com muito mais frequência, casas e comércios são pichados na W3 sem causar revolta nenhuma na população, talvez nos proprietários, mas o mais curioso é que estas “intervenções” não autorizadas já fazem parte da paisagem urbana e ninguém se mobiliza ou as considera tão ofensivas quanto o incidente do Museu Nacional. Essa constatação pode ser a explicação para a diferença dada pela população e poder público entre as diretrizes e os padrões de conservação adotados para as duas áreas de trabalho. A ideia de que o efeito de monumentalidade, grandes arquitetos e edifícios imponentes são realmente aquilo que definem a cidade, mais precisamente a visão de que as pessoas têm da cidade pode ser o recurso ou desculpa limitadora que as pessoas utilizam para valorizar uma área e dar menos atenção às outras, se esse sentimento de importância e pertencimento não existirem, a insegurança, falta de calçamento, estado de conservação e diversos outros parâmetros aqui abordados ou não, possivelmente terão queda de qualidade. Há uma diferença entre código urbanístico e código de posturas. O primeiro regula a forma e uso das edificações enquanto o segundo regula comportamentos desejáveis de urbanidade, ou seja, regras do bem viver em coletividade. Se há problemas sociais urbanos envolvidos com essa faixa da cidade cabe ao poder público coibi-los.

Ao relacionarmos as duas escalas urbanas em análise percebemos que tanto as propostas de implantação foram diferenciadas quanto a preocupação de manutenção do local. Para ressaltarmos o patrimônio e o tombamento como elemento fundamental de proteção do lugar, a UNESCO prevê anualmente análises de conservação de todo o

patrimônio mundial e ao se voltar para Brasília as considerações dos relatórios do comitê, especificamente da 36ª reunião realizada em 2012, reagem às expectativas antes explicitadas.

Nos termos da escala monumental, o documento prescreve brevemente uma boa condição de preservação tanto dos espaços abertos quanto dos edifícios. Entretanto, há uma nota de deterioração da via W3 como um todo, elencando uma clara alteração de sua escala e aparência. Houve uma grande mudança em relação aos usos prescritos no tombamento quando se volta ao uso residencial não previsto, e apesar de possuírem inúmeros projetos de recuperação e revitalização, o comitê considera crítico a previsão de futuras expansões e deixa claro que a área se tornou heterogênea e muito variável segundo o projeto original. Essas considerações a respeito da escala dos edifícios e o visual do local acabam por atrapalhar a harmonia conjunta que caracteriza a cidade. Dessa forma, expõe que a área demanda de atenção especial para sustentar a integridade e autenticidade da conformação que lhe conferiu o título de patrimônio. Por fim, o documento de decisão do comitê coloca como prioridade então a manutenção do espírito e escala do projeto de Lucio Costa através do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB).

Brasília é uma cidade muito importante em sua concepção e execução sendo influência para muitas outras realizações urbanísticas ao longo da década de 1960 até então mostrando o êxito das soluções da Carta de Atenas. Entretanto essa legitimidade após certo período perde sua importância e dá lugar à uma série de críticas sobre os paradigmas urbanísticos da cidade, e em meio a todo esse contexto pode-se perceber então uma fragilidade do sistema urbano implantado. Os instrumentos de controle urbano buscam restringir as possibilidades de ocupação do espaço e os processos futuros, porém esses modelos já não acompanham as dinâmicas complexas da cidade brasileira em mudança desde a segunda metade do Século XX. Volta-se então a problemática colocada por Netto e Saboya (2010) “Como modelos normativos fixados de forma de textos e mapas podem atender tal número de processos contínuos?”. Sendo assim, até que ponto as normas do tombamento e as premissas para a elaboração do plano diretor conseguirão atender e acompanhar as metamorfoses contínuas exigidas pelo meio urbano em crescimento de Brasília? Como tratar e qualificar as dinâmicas da cidade nas diferentes proporções urbanas de Brasília?

## **5.Considerações finais**

O enfoque da pesquisa foi analisar o contraste de preservação do patrimônio histórico tombado nas diferentes escalas urbanas de Brasília: Eixo Monumental e Via W3, e para que tal objetivo fosse alcançado, foram traçadas algumas diretrizes. Ressalta-se que objetivos lançados pela pesquisa foram alcançados durante seu desenvolvimento tal como abaixo explicitado.

Inicialmente é válido ressaltar que a pesquisa se desenvolveu também durante a pandemia da SARS COVID-19, fato que alterou algumas atividades propostas como entrevistas aos usuários das áreas de estudo, mas estes empecilhos foram contornados para que o potencial da pesquisa não fosse desperdiçado.

A análise se desenvolveu a partir da fundamentação teórica, enfocada na temática investigada, e o procedimento de análise metodológico se desenvolveu sob critérios comparativos resultando em algumas semelhanças e diferenças. Por meio de resultados polarizados é possível perceber que ambas as áreas estudadas possuem suas falhas e seus acertos, em que o Eixo Monumental se encontra em melhor estado de conservação e preservação no que diz respeito ao fato deste elemento constituir uma parcela do patrimônio cultural de Brasília tal como também constitui este patrimônio a Via W3. Os critérios avaliativos foram utilizados não apenas para confirmar este resultado mas também para compreender o como e porque se estão localizados na mesma região administrativa e são administrados pelos mesmos órgãos.

A pesquisa também conseguiu por meio de uma contextualização histórica comparar as intenções na elaboração de Brasília e o que de fato se concretizou, além de avaliar a eficiência do instrumento de tombamento como patrimônio distrital e nacional e da declaração como patrimônio mundial e seus efeitos mais de 37 anos depois. Também foi analisada a assimilação dos espaços das áreas de estudo por meio da interpretação do comportamento de seus usuários a partir de visitas a campo e registros fotográficos e como isso está diretamente ligado e influência no estado de conservação dos mesmos.

A elaboração do banco de imagens buscou ser também uma ferramenta comparativa, onde tanto a experiência de estar in loco em modo de observação, quanto às imagens registradas, buscaram mostrar as mesmas áreas durante o final de semana e os dias úteis, revelando a dinâmica e versatilidade dos espaços urbanos. O banco de dados de imagens histórica não foi possível ser produzido devido aos empecilhos da SARS COVID-19.

O potencial da pesquisa também está atrelado na catalogação de dados e conhecimentos específicos alinhados com o comportamento social que levam os espaços a possuírem tal importância no cotidiano na cidade.

Dessa forma abrange informações para duas áreas de atuação científica, agregando uma base de dados que pode ser utilizada por outros pesquisadores ou estudantes, tanto de Arquitetura e Urbanismo quanto das Ciências Sociais. Além disso, resulta na compreensão para futuras pesquisas relacionadas às escalas de Brasília, além de contribuir em possíveis relatórios formais de missões da Unesco de avaliação da conservação do patrimônio tombado da cidade. Da mesma forma, os resultados da pesquisa podem auxiliar em projetos de revitalização tanto do Eixo Monumental quanto da via W3 de forma a trazer a melhor qualidade e eficácia possível em sua implementação com o pensamento de tornar Brasília uma cidade mais viva, funcional, humanizada e plural.

## 6.Referências

CARTA DE BRASÍLIA, 1995. In: CURY, Isabelle. *Cartas Patrimoniais*. Rio de Janeiro: IPHAN/MinC, 2002.

CAVALCANTI, Lauro. Moderno e brasileiro: anotações para a história da criação de uma nova linguagem na arquitetura. In: PESSÔA, José et al. *Moderno e Nacional*. Niterói: EdUFF, 2006.

CIAM. Carta de Atenas, 1931. Disponível em:  
<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>

CIAM. Carta de Atenas, 1933. Disponível em:  
<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>

CHOAY, Françoise. *A Alegoria do Patrimônio*. 6. ed. [S. l.]: Estação Liberdade, 2001. 304 p.

CODEPLAN. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, 1991.

COSTA, Lucio. *Sobre a Construção de Brasília*. Depoimento prestado ao jornalista Cláudius Ceccon, do "Jornal do Brasil". Publicado na seção de arquitetura deste diário, em 08/11/1961.

COSTA, Aline Moraes. *(Im)possíveis Brasília: os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal*. 2002. Dissertação (Mestrado em História da Arte) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2002.

DE HOLANDA, Frederico. *Passado, presente, futuro de uma avenida moderna: W3, Brasília. Arquitetura & urbanidade*. São Paulo, SP: ProEditores Associados Ltda, 2003.

FICHER, Sylvia. *Paradigmas urbanísticos de Brasília*. Revista da Biblioteca Mário de Andrade 65, 2009.

GIL, Antonio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. São Paulo: Atlas, 2008.

IPHAN (DF). *Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília*. Brasília: [s. n.], 2017.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LOPES, Luís Carlos. Brasília: o enigma da esfinge, a construção e os bastidores do poder. Porto Alegre: Editora da Universidade, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Unisinos 1996.

NETTO, Vinicius ; SABOYA, Renato. A urgência do planejamento, 2010.

PLC. PPCUB- Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, 2017. Disponível em: <http://www.seduh.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/11/Minuta-PLC-PPCUB.pdf>

SCHULZ, Sonia Hilf. Estéticas Urbanas: da pólis grega à metrópole contemporânea. Rio de Janeiro, 2008.

UNESCO. Decisions adopted by the World Heritage Committee at its 36th session. Saint Petersburg, 2012. Disponível em: <http://whc.unesco.org/archive/2012/whc12-36com-19e.pdf>. Acesso em: 1 maio 2019.

UNESCO. State of conservation of World Heritage properties inscribed on the World Heritage List. Paris, 1 jun. 2012. Disponível em: <http://whc.unesco.org/archive/2012/whc12-36com-7BAdd-en.pdf>. Acesso em: 1 maio 2019.

## APÊNDICE A - QUADRO COMPARATIVO

<b>Tabela 1 - Quadro comparativo dos objetos de análise</b>				
<b>Itens de comparação</b>	<b>Eixo Monumental</b>	<b>Via W3</b>	<b>Constatações</b>	
<b>Usos</b>	Caráter cívico e simbólico	Uso de serviço e comércio	Maiores diferenciação	
<b>Edifícios</b>	Abriga edifícios públicos importantes	Abriga edifícios comerciais e residências (trecho sul)		
<b>Área verde</b>	Muita área verde	Pouca área verde*		
<b>Arborização</b>	Arborização mais intensa próxima aos edifícios dos ministérios	Pouca arborização tanto de calçadas quanto estacionamentos*		
<b>Segurança</b>	Traduz mais segurança	Gera pouca sensação de segurança*		
<b>Volumetria</b>	Edifícios imponentes com identidade própria	Padronização edilícia		
<b>Iluminação</b>	Muito iluminado	Pouco iluminado*		
<b>Equipamentos Urbanos</b>	Não possui equipamentos urbanos	Abriga alguns pontos de praças em meio às áreas verdes das residências		
<b>Apropriação do espaço</b>	Gera apropriação pela população em manifestações, eventos e fins de semana com lazer nos gramados	Gera pouca apropriação e apenas por moradores da área*		
<b>Percepção visual</b>	Escala monumental	Espaço mais próximo da escala humana		
<b>Estado de preservação</b>	Arquitetura e urbanismo relativamente preservados	Arquitetura e urbanismo pouco preservados*		
<b>Linguagem</b>	Linguagem moderna	Linguagem moderna		Maiores similaridades
<b>Tipologia de via</b>	Via arterial	Via arterial		
<b>Estacionamento</b>	Pouco estacionamento	Pouco estacionamento*		
<b>Calçadas</b>	Calçadas deterioradas	Calçadas deterioradas*		

\*Item gerador de dificuldade na preservação do espaço em estudo.

Fonte: Produção das autoras para o desenvolvimento da análise.

## APÊNDICE B - BANCO DE IMAGENS COMPARATIVAS



Figura 12: SHCS CRS 506 - Via W3 Sul no domingo dia 13 de setembro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal).



Figura 13: SHCS CRS 506 - Via W3 Sul na segunda-feira dia 10 de outubro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 14: SHCS CRS 506 - Via W3 Sul no domingo dia 13 de setembro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 15: SHCS CRS 506 - Via W3 Sul na segunda-feira dia 10 de outubro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 16: SHCS CRS 506 - Via W3 Sul no domingo dia 13 de setembro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 17: SHCS CRS 506 - Via W3 Sul na segunda-feira dia 10 de outubro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 18: Canteiro Central no Eixo Monumental próximo ao Memorial JK, domingo, 13 de setembro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 19: Canteiro Central no Eixo Monumental próximo ao Memorial JK, segunda-feira, 10 de outubro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 20: Canteiro Central no Eixo Monumental próximo ao Memorial JK, domingo, 13 de setembro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 21: Canteiro Central no Eixo Monumental próximo ao Memorial JK, segunda-feira, 10 de outubro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 22: Museu Nacional no domingo dia 13 de setembro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 23: Museu Nacional na segunda-feira dia 10 de outubro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 24: Eixo Monumental visto da plataforma da rodoviária no dia 13 de setembro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 25: Eixo Monumental visto da plataforma da rodoviária no dia 10 de outubro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 26: Fonte da Torre de TV no dia 13 de setembro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)



Figura 27: Fonte da Torre de TV no dia 10 de outubro de 2020. (FONTE: Arquivo pessoal)