

Universidade de Brasília
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo
Mestrado em Planejamento e Desenho Urbano

Sonia Mariza Abijaodi de Vasconcellos

***USO E OCUPAÇÃO DO SOLO:
do Bairro Oeste Sul ao Setor Sudoeste***

Brasília, DF
2007

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Sonia Mariza Abijaodi de Vasconcellos

***USO E OCUPAÇÃO DO SOLO:
do Bairro Oeste Sul ao Setor Sudoeste***

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Planejamento e desenho urbano

Brasília, DF

2007

V331u

Vasconcellos, Sonia Mariza Abijaodi de.

Uso e ocupação do solo: do bairro Oeste Sul ao Setor Sudoeste / Sonia Mariza Abijaodi de Vasconcellos. Brasília, 2007.

227 f. il (UnB-FAU, Mestre, Arquitetura e Urbanismo, 2007)

Dissertação (mestrado) – Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Professor Doutor Luiz Alberto Gouvêa

1. Espaço urbano. 2. Ocupação do solo. 3. Setor de Habitações Coletivas Sudoeste. 4. Brasília. 5. Espaço público. 6. Uso do solo urbano. 7. Legislação urbanística. 8. Superquadras. 9. Setor Sudoeste. 10. Distrito Federal. I. Universidade de Brasília. II. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. III. Gouvêa, Luiz Alberto. IV. Azevedo, Heloisa P.Lima. V. Schasberg, Benny. VI. Título. VII. Título (série)

CDU: 711.4(817.4)

Sonia Mariza Abijaodi de Vasconcellos

USO E OCUPAÇÃO DO SOLO: do Bairro Oeste Sul ao Setor Sudoeste

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, sob a orientação do Professor Doutor Luiz Alberto Gouvêa.

Área de concentração: Planejamento e desenho urbano

Data de aprovação: 04/07/2007

Banca examinadora:

Prof. Dr. Luiz Alberto Gouvêa

(orientador – FAU/UnB)

Profa. Dra. Heloisa P.Lima Azevedo

(Membro – FAUPLAC/DF)

Prof. Dr. Benny Schasberg

(Membro – FAU/UnB)

Brasília, DF

2007

Ao meu marido Maurício, meus filhos Mauricinho, Rodrigo e Rafael e às minhas noras, Vanessa, Renata e Mariana, cujo carinho, estímulo e confiança foram de fundamental importância para o êxito dessa caminhada.

À minha mãe Rosinha, a Caté, meus irmãos, cunhados e demais familiares pelo apoio e carinho.

Às minhas queridas netas Ana Beatriz e Carolina (que chegou este mês para o nosso convívio), o meu amor incondicional, e a esperança de um mundo bem melhor para elas.

Agradecimentos

À Deus, luz que ilumina a minha vida, pois sem ele nada disso seria possível.

Ao meu orientador, Professor Luiz Alberto Gouvêa, pela paciência e dedicação demonstrados durante todo o transcurso deste trabalho.

Ao Professores. Benny e Heloisa, pelos comentários iniciais ao projeto de dissertação.

Ao amigo e colega Rónald Belo, pela parceria e apoio, além do inestimável auxílio.

À amiga e colega Cecília Juno Malagutti, pela preciosa ajuda, presteza e disposição em colaborar.

À Roselle Amorim, jornalista, Vanessa Soublin, psicóloga, e Mauro César Lambert de B. Ribeiro, professor de estatística, pela colaboração nos assuntos específicos.

À Adelaide Ramos e Corte, mestre em biblioteconomia e documentação, pelo importante auxílio na formatação deste trabalho.

Aos meus filhos Rodrigo e Rafael pelas incansáveis assessorias nas áreas de informática e jurídica.

Ao Governo do Distrito Federal, particularmente aos técnicos e funcionários da Administração Regional do Sudoeste/Octogonal e da SEDUMA, pelo apoio e pela disponibilidade em fornecer os dados necessários.

A todos aqueles que de uma forma ou de outra prestaram alguma contribuição para o término deste trabalho.

"A verdadeira medida de um homem não é como ele se comporta em momentos de conforto e conveniência, mas como ele se mantém em tempo de controvérsia e desafio".

Martin Luther King

Resumo

O presente trabalho analisa o desempenho do espaço urbano constituído pelas Superquadras do Setor de Habitações Coletivas Sudoeste – SHCSW, ou simplesmente, Setor Sudoeste, e suas atividades complementares, comércio de bens e de serviços e institucionais, no que tange à dimensão funcional. Em síntese, representa a avaliação da ocupação do solo em relação aos diversos usos e atividades existentes no Setor, e a interação entre eles.

Dessa forma, analisa-se a eficiência dos espaços para o desenvolvimento das diversas atividades e suas funções, sejam em áreas construídas ou em espaços livres de uso comum do povo, e se foram atendidas as expectativas tanto materiais como emocionais dos moradores locais.

Como o projeto de parcelamento proposto originalmente para o setor não foi fielmente implantado, avaliam-se as conseqüências que advieram dessas alterações promovidas pelo Poder Público, como também, pelas distorções promovidas nas edificações em relação aos usos pré-determinados.

Como resultado das pesquisas, são feitas algumas críticas para subsidiar a elaboração futura do planejamento e da legislação urbanística e edilícia do Distrito Federal, bem como atualizações técnico-funcionais, de forma a minimizar os problemas detectados no setor em apreço.

Palavras-chave: Espaço urbano. Uso do solo urbano. Dimensão funcional. Setor de Habitações Coletivas Sudoeste, Setor Sudoeste .

Abstract

The following paper analyzes the performance of the urban space made up of the *Superquadras do Setor de Habitações Coletivas Sudoeste* – SHCSW, or simply, Southwest Sector, and its complementary activities as relates to its functional dimension. In short it represents the assessment of ground occupation in relation to the many uses and existing activities of the Sector and the interaction among them.

In this manner, the efficiency of the spaces for the development of the diversified activities and their functions, be it in constructed areas or in free spaces of shared usage, was analyzed, as well as an assessment of the adequacy to the social and spatial expectations of local inhabitants.

As the installment project proposed for the sector was not entirely implemented, the consequences resulting from this alterations by the government, as well as the distortions in the building as regards their pre-determined uses, were evaluated.

As a result of the research, some recommendations were proposed that might be useful in future installment projects, as well as technical and functional updates so as to minimize the problems detected in the sector.

Keywords: Urban space. Use of urban ground. Functional dimension. Setor de Habitações Coletivas Sudoeste, Setor Sudoeste.

Lista de mapas

MAPA 1 - Projeto original do Setor Sudoeste - Urb 147/88_____	27
MAPA 2 Proposta original assinada por Lúcio Costa e entregue ao CAUMA em 1988 ____	49
MAPA 3 - Proposta Brasília Revisitada_____	51
MAPA 4 - Endereçamento do Setor Sudoeste _____	85
MAPA 5 - Tipos Morfológicos _____	88
MAPA 6 - Uso Residencial _____	105
MAPA 7 - Uso Comercial de Bens_____	108
MAPA 8 - Uso Comercial de Serviços_____	109
MAPA 9 - Uso Coletivo, Institucional ou Comunitário _____	112
MAPA 10 - Uso Industrial _____	Erro! Indicador não definido.

Lista de quadros

Quadro 1- Memoriais Descritivos do Setor Sudoeste _____	83
Quadro 2 - Parâmetros de uso e ocupação do solo das Superquadras _____	100
Quadro 3 - Parâmetros de uso e ocupação do Comércio Local _____	100
Quadro 4 - Parâmetros de uso e ocupação das Entrequadras _____	100
Quadro 5 - Salas comerciais com Carta de Habite-se e Alvarás de Funcionamento expedidos pela Administração Regional _____	134
Quadro 6 - Densidade e população das Superquadras _____	138
Quadro 7 - População estimada para o Setor Sudoeste _____	140
Quadro 8 - Acessibilidade no Setor Sudoeste _____	153
Quadro 9 - Utilização do comércio local _____	159
Quadro 10 - População estimada para o Setor Sudoeste _____	167

Lista de figuras

Figura 1 - Alterações do parcelamento do Setor Sudoeste _____	57
Figura 2 - Rede de Vias _____	119
Figura 3- Esquema da circulação do Setor Sudoeste _____	149
Figura 4 - Esquema da circulação do Plano Piloto _____	151
Figura 5 - Deslocamento dos acessos às Superquadras _____	176
Figura 6 - Deslocamento dos acessos aos lotes institucionais _____	177
Figura 7 - Formação de binário englobando 1ª e 2ª Avenidas _____	178

Lista de Gráficos

Gráfico 1 – Sexo _____	157
Gráfico 2 – Idade _____	157
Gráfico 3 – Escolaridade _____	158
Gráfico 4 - Tempo de Brasília _____	158
Gráfico 5 - Tempo de residência no Sudoeste _____	158
Gráfico 6 - Razões para morar no Setor Sudoeste _____	162
Gráfico 7 - Vantagens de morar no Setor Sudoeste _____	162
Gráfico 8 - Sugestões para melhoria do trânsito na Avenida Comercial _____	163
Gráfico 9 - Satisfação dos entrevistados _____	164
Gráfico 10 - Insatisfação dos entrevistados _____	164

Lista de fotografias

Foto 1 - Vista aérea do Setor Sudoeste _____	59
Foto 2 - Edificação de Superquadra - SQSW - 6 pavimentos e pilotis _____	90
Foto 3 - Edificação da Quadra Residencial - QRSW - 3 pavimentos e pilotis _____	91
Foto 4 - Edificação do Comércio Local - CLSW - 2 pavimentos e galeria _____	91
Foto 5 - Edificação do Centro Comercial - CCSW - altura 21,00 m _____	92
Foto 6 - Edificação do lote 4 do Centro Comercial - CCSW - altura 17,50m _____	92
Foto 7 - Edificação da Quadra Mista - QMSW 4 e 5 - 3 pavimentos _____	93
Foto 8 - Edificação da Quadra Mista - QMSW 6 - 2 pavimentos _____	93
Foto 9 - Entrequadra da Superquadra - EQSW - lote institucional _____	94
Foto 10 - Edificação do comércio local da SQSW 300 - 3 pavimentos e galeria _____	94
Foto 11 - Fachadas dos blocos residenciais das Superquadras com varandas e expansões de compartimentos _____	96
Foto 12 - Fachada de bloco residencial de Superquadra com torres de circulação vertical _____	96
Foto 13 - Projeções mais robustas e mais próximas _____	97
Foto 14 - Lote comercial - CLSW - 1ª Avenida _____	98
Foto 15 - Vista aérea do Setor Sudoeste _____	99
Foto 16 - Superquadra - SQSW _____	103
Foto 17 - Quadra Residencial – QRSW _____	103
Foto 18 - Centro Comercial - CCSW _____	103
Foto 19 - Comércio Local - CLSW _____	103
Foto 20 - QMSW 4 - Edificações utilizadas para uso residencial _____	104
Foto 21 - QMSW 6 - Edificações utilizadas para uso residencial _____	104
Foto 22 - QMSW 5 - Edificações utilizadas para uso residencial _____	104
Foto 23 - QMSW 6 - Edificações utilizadas para uso residencial _____	104
Foto 24 - CCSW 6 - Edificações utilizadas para uso residencial _____	104
Foto 25 - CCSW 1, lote 4 - Edificação utilizada para uso residencial _____	104
Foto 26 - EQSW 304/504 _____	110
Foto 27 - EQSW 303/304 - lote voltado para a 2ª Avenida _____	110
Foto 28 - QMSW - conhecida como Setor de Oficinas _____	113
Foto 29 - QMSW 29 - conhecida como Setor de Oficinas _____	113
Foto 30 - Uso da área do pilotis _____	117
Foto 31 - Uso da cobertura _____	117
Foto 32 - 1ª Avenida, na altura da SQSW 300, onde não existem lotes comerciais _____	120
Foto 33 - 1ª Avenida, na altura da SQSW 303, com lotes comerciais e estacionamentos _____	120
Foto 34 - 2ª Avenida, com pista dupla e canteiro central _____	121

Foto 35 - Continuação da 2ª Avenida, ao fundo, com uma faixa por sentido, sem canteiro central _____	121
Foto 36 - 4ª Avenida e o CLSW 504 _____	122
Foto 37 - Continuação da 4ª Avenida, ao fundo, com uma pista em cada sentido, sem canteiro central _____	122
Foto 38 - Áreas gramadas e arborizadas no interior das Superquadras _____	123
Foto 39 - Espaços sem edificações muito superiores aos construídos _____	123
Foto 40 - Praça da QRSW não urbanizada _____	123
Foto 41 - Praça do CCSW não urbanizada _____	123
Foto 42 - Lote da EQSW 101/102, não construído _____	132
Foto 43 - Edificação construída na EQSW 103/104, cujo funcionamento foi objeto de rejeição por parte dos moradores _____	132
Foto 44 - QMSW 5 - Edificações utilizadas para uso residencial _____	134
Foto 45 - CCSW 1 e 2, lote 4, em primeiro plano, com edificações utilizadas para uso residencial _____	134
Foto 46 - Varandas nas salas dos apartamentos _____	142
Foto 47 - Varandas e expansões de compartimentos em vários compartimentos _____	142
Foto 48 - Cerca viva delimitando o pilotis _____	146
Foto 49 - Cerca viva delimitando o espaço referente à edificação _____	146
Foto 50 - 1ª Avenida - duas faixas de rolamento em cada sentido e canteiro central _____	148
Foto 51 - Congestionamento na rótula da 1ª Avenida _____	148
Foto 52 - Trânsito na 1ª Avenida na hora de pico _____	148
Foto 53 - Parque infantil instalado por moradores _____	155
Foto 54 - Quadra de esportes doada pela Construtora, conforme placa afixada no alambrado _____	155
Foto 55 - Praça prevista em projeto delimitada por edificações e vias _____	156

Lista de abreviaturas e siglas

BNH	Banco Nacional de Habitação
CAESB	Companhia de Água e Esgoto de Brasília
CAU	Conselho de Arquitetura e Urbanismo do DF
CAUMA	Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente do DF
CAV	Centro de Abaixamento de Voltagem
CBMDF	Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal
CCSW	Centro Comercial Sudoeste
CE	Código de Edificações
CEB	Companhia Energética de Brasília
CEF	Caixa Econômica Federal
CHSW	Centro Hospitalar Sudoeste
CIAM	Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CLSW	Comércio Local Sudoeste
CONPLAN	Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do DF
DAU	Departamento de Arquitetura e Urbanismo
DEU	Departamento de Urbanismo
ECB	Estrada Parque Contorno do Bosque
EIG	Estrada Indústrias Gráficas
EMO	Eixo Monumental
EQRSW	Entrequadras Residenciais Sudoeste
EQSW	Entrequadras Sudoeste
GB	Normas de Gabarito
HFA	Hospital das Forças Armadas
INMET	Instituto Nacional de Meteorologia
IPHAN	Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPDF	Instituto de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal
IPTU	Imposto Predial Territorial Urbano
MDE	Memorial Descritivo
MPDFT	Ministério Público do Distrito Federal e Territórios
NGB	Normas de Edificação, Uso e Gabarito
NGC	Norma Geral de Construção

NOVACAP	Companhia Urbanizadora da Nova Capital
PAL	Plano de Ação Local
PDAD	Pesquisa Distrital por Amostra de Domicilio
PDL	Plano Diretor Local
PDOT/92	Plano Diretor de Ocupação Territorial do DF
PDOT/97	Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF
PEOT	Plano Estruturador de Organização Territorial do DF
POT	Sistema Normativo de Uso e Ocupação do Solo do DF
POUSO	Plano de Ocupação e Uso do Solo do DF
PR	Planta de parcelamento
QMSW	Quadras de Uso Mistas Sudoeste
QRSW	Quadras Residenciais Sudoeste
SEDUMA	Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente
SHC -AOS	Setor de Habitações Coletivas – Áreas Octogonais Sul
SHCE/S	Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul
SHCSW	Setor de Habitações Coletivas Sudoeste
SQRSW	Quadras Residenciais
SQSW	Superquadras Sudoeste
SRE/S	Setor de Residências Econômicas Sul
SVO	Secretaria de Viação e Obras
TERRACAP	Companhia Imobiliária de Brasília
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
URB	Planta de Urbanismo

Sumário

<i>INTRODUÇÃO</i>	21
<i>CAPITULO 1</i>	25
<i>O USO FUNCIONAL DO SETOR SUDOESTE PROBLEMATIZADO</i>	25
1.1 DESCRIÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO – SETOR SUDOESTE	25
1.2 OBJETIVO	29
1.3 HIPÓTESE SOBRE O DESEMPENHO FUNCIONAL DO SETOR.....	30
1.4 MÉTODO DE TRABALHO.....	31
<i>CAPITULO 2</i>	38
<i>LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA NO DF - DO PLANO PILOTO AO SUDOESTE</i>	38
2.1 PROJETO URBANÍSTICO DE BRASÍLIA	41
2.2 LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA DO DISTRITO FEDERAL.....	44
2.3 BRASÍLIA REVISITADA	47
2.4 BAIRRO OESTE SUL	52
2.5 OCUPAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO PELA EDIFICAÇÃO	60
2.6 UTILIZAÇÃO DO PILOTIS E DA COBERTURA DAS EDIFICAÇÕES	64
<i>CAPITULO 3</i>	66
<i>REFERENCIAL TEÓRICO</i>	66
3.1 DIMENSÃO FUNCIONAL DO DOMÍNIO DO SOLO DOS DIVERSOS ESPAÇOS	66
3.2 ABORDAGEM QUANTO AO PARCELAMENTO	68
3.2.1 A PERCEPÇÃO DO ESPAÇO URBANO PELOS USUÁRIOS	69
3.3 ABORDAGEM QUANTO AO SISTEMA DE DOMÍNIO DA UTILIZAÇÃO DO SOLO EM UNIDADES IMOBILIÁRIAS	70
3.3.1 AS EDIFICAÇÕES	71
3.3.2 AS ATIVIDADES NAS EDIFICAÇÕES.....	71
3.3.3 O DOMÍNIO DO SOLO NAS EDIFICAÇÕES.....	72
3.3.4 O USO DO ESPAÇO PÚBLICO PELA EDIFICAÇÃO.....	74

3.4 ABORDAGEM QUANTO AO SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS DE USO COMUM DO POVO	78
3.4.1 REDE DE VIAS	78
3.4.2 DEMAIS LOGRADOUROS PÚBLICOS	80
<i>CAPITULO 4.....</i>	<i>81</i>
<i>CARACTERIZAÇÃO ATUAL DO SETOR SUDOESTE</i>	<i>81</i>
4.1 O DESENVOLVIMENTO DO PARCELAMENTO	84
4.1.1 PERCEBENDO O ESPAÇO URBANO DO SETOR.....	90
4.2 SISTEMA DE DOMÍNIO DA UTILIZAÇÃO DO SOLO NAS EDIFICAÇÕES....	99
4.2.1 O DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES NAS EDIFICAÇÕES.....	101
4.2.2 O DESENVOLVIMENTO DA OCUPAÇÃO DO SOLO NAS EDIFICAÇÕES	115
4.2.3 – O DESENVOLVIMENTO DO USO DO ESPAÇO PÚBLICO PELA EDIFICAÇÃO	115
4.2.4 O DESENVOLVIMENTO DE USOS NAS ÁREAS DOS PILOTIS E PERMISSÃO DE USO DE COBERTURA.....	116
4.3 SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS DE USO COMUM DO POVO	117
4.3.1 REDE DE VIAS HIERARQUIZADAS	118
4.3.2 DEMAIS LOGRADOUROS PÚBLICOS	122
<i>CAPITULO 5.....</i>	<i>125</i>
<i>ANÁLISE URBANA.....</i>	<i>125</i>
5.1 O PARCELAMENTO DO SETOR SUDOESTE SOB ANÁLISE	125
5.1.1 ABORDANDO A PERCEPÇÃO DO ESPAÇO URBANO DAS SUPERQUADRAS E SUAS ATIVIDADES COMPLEMENTARES.....	130
5.2 ABORDAGEM DO SISTEMA DE DOMÍNIO DA UTILIZAÇÃO DO SOLO NA EDIFICAÇÃO	131
5.2.1 ANÁLISE DO USO E DAS ATIVIDADES NAS EDIFICAÇÕES	131
5.2.2 ANÁLISE DA OCUPAÇÃO DO SOLO NAS EDIFICAÇÕES.....	136
5.2.3 ANÁLISE DA CONCESSÃO DO ESPAÇO PÚBLICO PARA PARTICULARES.....	141
5.3 ANÁLISE DO SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS DE USO COMUM DO POVO	147
5.3.1 A REDE VIÁRIA	147
5.3.2 OS DEMAIS ESPAÇOS PÚBLICOS	154

5.4 ANÁLISE DAS EXPECTATIVAS DOS MORADORES	156
5.4.1 PERFIL DOS ENTREVISTADOS E TEMPO DE MORADIA EM BRASÍLIA E NO SETOR SUDOESTE	157
5.4.2 ANÁLISE DAS PERGUNTAS OBJETIVAS.....	159
5.4.3 ANÁLISE DAS PERGUNTAS SUBJETIVAS.....	161
<i>CAPITULO 6.....</i>	<i>165</i>
<i>CONSIDERAÇÕES FINAIS</i>	<i>165</i>
6.1 POPULAÇÃO ATUAL x POPULAÇÃO PREVISTA	167
6.2 ATIVIDADES PROGRAMADAS x NECESSIDADES DOS MORADORES ...	169
6.3 PROBLEMAS DETECTADOS	170
6.4 - AVALIANDO A HIPÓTESE.....	171
6.5 RECOMENDAÇÕES	174
6.6 ATUALIZAÇÕES TÉCNICO-FUNCIONAIS	175
6.7 CONCLUSÃO	180
<i>REFERÊNCIAS</i>	<i>183</i>
<i>APÊNDICE A – Instrumento de coleta de dados</i>	<i>192</i>
<i>ANEXO A – Parâmetros urbanísticos das demais áreas do setor</i>	<i>196</i>
<i>ANEXO B – Levantamento das unidades imobiliárias</i>	<i>200</i>
<i>ANEXO C – Fotografias do Setor Sudoeste</i>	<i>215</i>

INTRODUÇÃO

Este estudo consiste numa proposta de análise funcional do desempenho¹ do espaço urbano ocupado pelas Superquadras do Setor de Habitações Coletivas Sudoeste (SHCSW), e pelas suas atividades complementares, ou seja, comércio de bens e de serviços, e institucionais ou coletivas, numa visão de pós-ocupação².

Deve-se esclarecer que o título desta pesquisa originou-se da nomenclatura original, quando da concepção do parcelamento da área objeto de estudo, em 1987, como Bairro Oeste-Sul, sendo alterado em 1988, quando da elaboração do projeto de urbanismo/parcelamento, para Setor de Habitações Coletivas Sudoeste (SHCSW) ou, popularmente como é conhecido e doravante neste trabalho será tratado, Setor Sudoeste.

A idéia fundamental é avaliar os aspectos referentes à utilização dos espaços urbanos das Superquadras e de suas atividades complementares, no tocante à dimensão funcional, como resultante do projeto implantado, da aplicação da legislação urbanística proposta e/ou vigente para o Setor, e como os resultados advindos da obediência ou não, a essa legislação, afetaram o dia-a-dia de seus usuários moradores.

Não se pressupõe que exista um projeto de parcelamento ou uma legislação urbanística que seja ideal, adequada ou correta, mas no contexto deste trabalho, pretende-se verificar se foram atendidas as expectativas sócio-espaciais dos moradores, ou seja, se foram supridas suas necessidades e se, na prática, o projeto implantado satisfaz aos seus anseios. Para isso se verifica se o projeto de parcelamento elaborado para o setor foi fielmente implantado e se foram promovidos

¹ Entende-se como desempenho a correspondência entre determinadas expectativas sociais e as características morfológicas do espaço urbano, considerado conforme Azevedo 1992.

² Segundo Dra. Doris C. C. Knatz Kowaltowski. FAU-USP, a avaliação da Pós-Ocupação vem sendo aplicada, sistematicamente, nos países desenvolvidos, a exemplo dos EUA, Canadá, França, Inglaterra e Japão, como realimentação do processo projetual, definindo diretrizes para novos projetos semelhantes e como instrumento de correção de problemas encontrados no ambiente construído. Apresenta como princípio o fato de que edifícios e espaços livres postos em uso, qualquer que seja a função, devem estar em permanente avaliação, quer do ponto de vista construtivo e espacial, quer do ponto de vista de seus usuários.

conflitos decorrentes da aplicação da respectiva legislação.

Como o Setor Sudoeste foi um bairro planejado e implantado pelo Poder Público, seria oportuno analisá-lo em sua totalidade, mas, considerando-se o objeto deste trabalho, optou-se por avaliar, apenas, as Superquadras (com suas atividades complementares), tendo em vista serem elas, os elementos principais desse parcelamento. Isso porque, a sua criação deveu-se à necessidade de atender à demanda habitacional para uma população cujo perfil sócio-econômico era, basicamente, renda média que, realísticamente, se constituiria na faixa que detinha o poder de compra de imóveis em área complementar ao Plano Piloto³.

No entanto, não se tem a intenção de isolá-las do restante do setor, pois fazem parte de um todo planejado. Nesse contexto, são consideradas as demais áreas que compõem o setor, Quadras Mistas, Centro Comercial e Quadras Residenciais, mas abordados somente aqueles aspectos mais relevantes e fundamentais para o desenvolvimento dos trabalhos.

No contexto deste trabalho, é incluído um breve histórico sobre a legislação urbanística no Distrito Federal, abordados, ainda, a questão teórica e o relato histórico da projeção e da implantação do setor, bem como a análise da legislação pertinente, além da apreciação e avaliação da pesquisa efetuada.

A legislação urbanística tem o objetivo de definir a realidade físico-espacial das cidades, mas pode influenciar e até alterar, substancialmente, a organização espacial, bem como a maneira como os usuários desenvolvem suas atividades nos espaços planejados.

Conforme diz Malagutti (1994) :

A sistematização da legislação Urbanística, nos dias atuais, tem buscado atuar na transformação do ambiente urbano, para adequar os espaços habitáveis a uma melhor realização da convivência humana. Segundo Rocha Lagoa, a matéria urbanística diz respeito a três questões fundamentais:

- a) a ocupação do solo;
- b) as construções levantadas neste solo, e
- c) a vida humana no solo ocupado (relacionando-se intimamente com o meio ambiente).

³ Essa afirmação encontra-se no Memorial Descritivo 147/88, que determinou as diretrizes gerais e os condicionantes técnicos para o parcelamento do setor.

No Distrito Federal, a legislação urbanística preocupa-se, sobremaneira, em propiciar à cidade uma forma pré-determinada para as edificações e seus possíveis usos sem, contudo, ter uma preocupação maior com a ocupação de fato dessas unidades imobiliárias, em relação aos usos necessários ao atendimento à demanda de determinada população, e seus desempenhos espaciais em relação as suas localizações na malha urbana.

Para a análise funcional da área em estudo, tornou-se necessário, em um primeiro momento, apresentar a problematização do uso funcional do Setor Sudoeste, com a sua descrição, o objetivo, as hipóteses de seu desempenho, e a metodologia adotada – capítulo 1.

Ao serem determinados os elementos que possibilitariam tal análise, foram adotados como referenciais, os elementos constitutivos do tecido urbano definidos por Panerai (2006), além dos sistemas funcionais urbanos considerados por Belo (2002).

Também foram utilizados alguns critérios para a organização do espaço urbano, utilizados por Gouvêa (2003), como forma de se estabelecer inter-relações dos fatores naturais e sociais, de modo a permitirem a formulação de conceitos para a organização do espaço urbano, apesar do cunho essencialmente funcional deste estudo.

Constata-se pois, que esses elementos são básicos e fundamentais para a estruturação de qualquer espaço urbano, pois mantêm estreitas relações entre si, e permitem que as diferentes partes da cidade evoluam.

No capítulo 2, intitulado Legislação Urbanística no DF – do Plano Piloto ao Sudoeste, são especificados os usos e as ocupações do solo atualmente em vigor, bem como as diversas diretrizes urbanísticas ali utilizadas com abordagens sobre: 1) projeto urbanístico de Brasília, 2) legislação urbanística do Distrito Federal, 3) Brasília Revisitada, 4) Bairro Oeste Sul, 5) Ocupação do espaço público pela edificação e, 6) Utilização do pilotis e da cobertura das edificações.

No capítulo 3 é apresentado o referencial teórico necessário à análise dos diversos aspectos abordados no objeto em estudo.

O capítulo 4 foi utilizado para apresentar a caracterização atual do Sudoeste em seus diferentes aspectos funcionais.

O capítulo 5 refere-se à análise urbana propriamente dita, que permitiu a obtenção dos dados necessários às proposições.

No intuito de obter uma visão da realidade sócio-espacial do setor, complementarmente à avaliação teórica, realizou-se entrevista com a população residente, de modo a obter um panorama concreto da situação efetivamente existente quanto ao atendimento às expectativas da população envolvida, e levantamento nas Cartas de Habite-se e nos Alvarás de Funcionamento expedidos pela Administração Regional Sudoeste/Octogonal, para constatação de irregularidades às normas vigentes.

Com a sistematização dos dados obtidos na análise dos diversos estudos e pesquisa realizados, são feitas algumas críticas para subsidiar a elaboração futura do planejamento e da legislação urbanística e edilícia do Distrito Federal, bem como atualizações técnico-funcionais, de forma a minimizar os problemas detectados no setor em apreço, que constam do Capítulo 6.

A intenção é a de que o resultados deste estudo possam servir de críticas para subsidiar a elaboração futura do planejamento e da legislação urbanística e edilícia do Distrito Federal, ou até mesmo, para atualizações técnico-funcionais que possibilitariam a minimização dos conflitos detectados.

Isso porque a eficácia dos instrumentos de controle do espaço construído depende, a rigor, do processo de avaliação da revisão e atualização desses instrumentos, calcada na realidade constatada, de modo a proporcionar uma visão da adequação futura das normas vigentes.

Com esse procedimento, buscou-se agregar contribuições, para que, no futuro haja uma melhor determinação da ocupação em relação aos usos efetivos, visando um atendimento satisfatório às expectativas e necessidades da comunidade residente na área.

CAPITULO 1

O USO FUNCIONAL DO SETOR SUDOESTE PROBLEMATIZADO

1.1 DESCRIÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO – SETOR SUDOESTE

O Setor Sudoeste foi concebido pelo urbanista Lúcio Costa, no documento conhecido popularmente como “Brasília Revisitada” (COSTA, Lúcio. Brasília, 1993), que o apresentou na forma transcrita a seguir, no item denominado “*Adensamento e Expansão Urbana do Plano Piloto*”, em seus parágrafos 5º, 6º e 10 (não numerados no original):

5º “Chegando à Brasília propriamente dita, seis áreas comportam ocupação residencial multifamiliar, sendo diretamente vinculadas ao ‘Plano Piloto’ passam, por conseguinte, a interferir no jogo das escalas urbanas.

6º As duas primeiras (A e B), na parte oeste da cidade ... (Seriam os dois novos “bairros”)....

.....
 10 – Na implantação dos dois novos bairros a oeste - Oeste Sul (Área A e depois Setor de Habitações coletivas Sudoeste - SHCSW) e Oeste Norte (Área B, depois Setor de Habitações Coletivas Noroeste - SHCNW) – foram previstas Quadras Econômicas (pilotis mais três pavimentos para responder à demanda habitacional popular) e Superquadras (pilotis e seis pavimentos) para a classe média, articuladas entre si por pequenos centros de bairro, com ocupação mais densa, gabaritos mais baixos (dois pavimentos sem pilotis) e uso misto” (Os grifos não estão no original). (COSTA, 1993).

O bairro Oeste Sul, correspondente à Área “A” do documento Brasília Revisitada 85-87(COSTA, Lúcio. Brasília, 1993), que recebeu a denominação oficial de Setor de Habitações Coletivas Sudoeste – SHCSW, quando da elaboração do seu projeto urbanístico, em 1988

Caracteriza-se como parte da expansão do Plano Piloto e, como tal, é dele parcela integrante, mas independente.

O parcelamento do Setor de Habitações Coletivas Sudoeste - SHCSW, como um todo, foi criado pelo projeto de urbanismo/memorial descritivo – URB e MDE 147/88, elaborado pela empresa Construções e Topografia Basevi S/A, sob a supervisão do Departamento de Urbanismo da Secretaria de Viação e Obras do Distrito Federal e aprovado por meio da Decisão nº 157/88-CAUMA, homologada pelo Decreto nº 11.433/89, que definiu as diretrizes gerais e condicionantes para o parcelamento das áreas internas do setor (DISTRITO FEDERAL. Brasil, MDE 147/88; DISTRITO FEDERAL. Brasil, Decreto nº 11.433 de 1989).

Criado em 10 de julho de 1989, o bairro foi projetado, de modo a proporcionar moradia de qualidade a 51.500 (cinquenta e um mil e quinhentos) habitantes, em uma área de 424,5140 ha (quatrocentos e vinte e quatro hectares, cinquenta e um ares, e 40 metros quadrados).

Nesse projeto de parcelamento, além das atividades complementares ao uso habitacional foram incluídas, as Quadras Residenciais – QRSW, conforme propostas no documento Brasília Revisitada (COSTA, Lúcio. Brasília, 1993), para atendimento à população de baixa renda do Distrito Federal, definidas originalmente, de forma bem genérica, mas adaptadas às condições concretas do setor. (Mapa 1)

Constituiu-se na primeira área implantada, por meio de um critério de prioridade, devido à sua localização em relação a equipamentos públicos urbanos e comunitários existentes (de influência metropolitana), do sistema viário de ligação implantado, topografia favorável e facilidade de integração com os núcleos urbanos próximos, caracterizando-se como uma extensão natural dos mesmos.

O projeto deu continuidade à proposta da forma predominante no Plano Piloto, com habitações coletivas de 6 (seis) pavimentos em Superquadras, e Quadras Residenciais econômicas com 3 (três) pavimentos, ambas com pilotis, articuladas entre si por pequenos centros de bairro, com ocupação mais densa ao longo de uma única via, gabaritos mais baixos com 2 pavimentos sem pilotis, e com uso misto de comércio e habitação.

Desde a sua concepção, as Quadras Residenciais objetivavam a inclusão de classes economicamente menos favorecidas, o que não ocorreu, como será visto no decorrer deste trabalho.

Como condicionante de projeto, procurou-se preservar a vegetação natural existente no interior da poligonal, principalmente o bosque de “Eucaliptus Argentun” existente, mantido “in loco”, de modo a dificultar a ocorrência de erosões e atenuar a aridez do início da implantação do setor, conforme consta no MDE 147/88 (DISTRITO FEDERAL. Brasil, Decreto nº 11.433 de 1989).

Em 1996, o setor foi ampliado, englobando área localizada entre o Hospital das Forças Armadas (HFA), a Estrada Indústrias Gráficas – EIG e o próprio Setor Sudoeste, quando foram criadas mais 3(três) Superquadras.

Sobre a história de sua criação e as alterações sofridas durante a sua implantação será discorrido no Capítulo 2.

1.2 OBJETIVO

O objetivo deste estudo consiste em efetuar uma análise do desempenho do espaço urbano das Superquadras do Setor Sudoeste, bem como de suas atividades complementares, ou seja, comércio de bens e de serviços, e institucionais ou coletivas, no tocante à dimensão funcional, entendida no contexto deste trabalho como os aspectos funcionais relacionados ao desempenho da forma construída. Isto representa, em síntese, a avaliação da ocupação do solo em relação aos diversos usos (habitacionais, institucionais, comerciais e de serviços, etc.), e a interação entre eles, de modo a verificar a eficiência dos espaços para o desenvolvimento das atividades e suas funções, sejam em áreas construídas ou em espaços livres de uso comum do povo.

A pesquisa visa levantar se os usos e a ocupação do solo, obedeceram aos parâmetros urbanísticos propostos, se eles foram compatíveis, e se contribuíram ou não, para um melhor funcionamento da estrutura urbana deles resultantes no que tange à circulação e acessibilidade, além de avaliar se essas normas promoveram a concretização das expectativas de seus moradores. Em complemento, principalmente devido ao aumento da população, são identificados prováveis conflitos decorrentes das alterações promovidas durante ou até na pós-ocupação.

No entanto, como as Superquadras integram um projeto urbanístico elaborado para todo o Setor Sudoeste, não seria possível isolá-las do restante. Por isto, foram incluídas as Quadras Residenciais, Centro Comercial e Quadras Mistas, demais áreas que compõem o Setor, nos aspectos considerados relevantes, para que se possa compreender seu desempenho como um todo.

Como resultado dessa avaliação são feitas algumas críticas que possibilitem uma melhor definição da ocupação em relação à natureza dos usos previstos em projetos de parcelamentos futuros semelhantes, considerando ainda, sua localização na malha urbana e suas relações com a acessibilidade e a circulação, bem como propostas para atualizações físico-funcionais que possibilitem minimizar as distorções e incoerências constatadas no Setor.

1.3 HIPÓTESE SOBRE O DESEMPENHO FUNCIONAL DO SETOR

Com base no projeto urbanístico proposto e implantado no setor, elegeu-se como hipótese norteadora deste estudo o seguinte: as normas de uso e ocupação do solo vigentes para as Superquadras do Setor Sudoeste e suas atividades complementares não promoveram o bom desempenho da forma urbana, de modo a assegurar o funcionamento das atividades programadas, bem como o atendimento às expectativas e necessidades sócio-espaciais dos moradores a todos os equipamentos e serviços.

Isso porque, de antemão, se constata, na prática, um grande conflito de congestionamento, notadamente na 1ª Avenida, que compromete a mobilidade e a acessibilidade dos moradores dentro do setor, prejudicando o bom funcionamento do espaço urbano em relação aos usos e atividades determinadas para as unidades imobiliárias, e afetando a circulação da população residente para atendimento de suas necessidades, tanto materiais quanto emocionais.

No entanto, como o setor possui outras áreas, tais como, o Centro Comercial, as Quadras Residenciais e as Quadras Mistas que, também, serão abordadas no decorrer deste trabalho, e que influenciam significativamente no desempenho das Superquadras e suas atividades complementares, essa hipótese poderia ser desdobrada nos seguintes questionamentos:

- a) Por que o projeto urbanístico e normativo elaborado originalmente para o Setor Sudoeste não foi implantado conforme previsto originalmente?
- b) Por que motivo houve tantas alterações normativas, alteração de parcelamento, e até acréscimo da poligonal do Setor durante a sua implantação?
- c) Por que se constata elevado índice de burla à legislação, em especial, no que se refere ao uso habitacional x uso comercial de serviços (salas comerciais que viraram quitinetes)?
- d) Será que as normas urbanísticas determinadas para os lotes do setor, por serem excessivamente restritivas e padronizadas, promoveram a burla à legislação, ou será que no projeto inicial não se pesquisou a demanda reprimida e assim não objetivou atender às necessidades prementes da população por moradia de baixo custo e com boa localização?

- e) Será que essas alterações de projeto, por exemplo nas Quadras Mistas - QMSW e no Centro Comercial Sudoeste – CCSW não resultaram em um aumento da população prevista em projeto, acarretando um subdimensionamento das atividades programadas?
- f) Será que a localização espacial de determinados usos (escolas, faculdades, academias, etc.) ou mesmo a determinação de usos exclusivos ou a predominância de determinados usos em áreas delimitadas fisicamente, foram os indutores das significativas repercussões negativas na estrutura global do setor, principalmente, no que se refere à acessibilidade e mobilidade da população?
- g) Será que devido às alterações normativas e de parcelamento o atendimento às necessidades dos moradores ficou comprometido?

1.4 MÉTODO DE TRABALHO

No que tange à avaliação do aspecto funcional da organização do espaço urbano das Superquadras do Setor Sudoeste e de suas atividades complementares torna-se necessário adotar um método de trabalho, de modo a promover com objetividade, uma análise de sua realidade projetada e da atual, capaz de orientar a elaboração de um diagnóstico, e possibilitar a proposição de críticas, que possam servir de subsídios para permitir uma melhor definição do uso e ocupação do solo dentro da malha urbana, e atualizações técnico-funcionais, que sejam capazes de minimizar as distorções verificadas na implantação do setor.

Dessa forma, como método adotado para abordagem do tema, realiza-se, inicialmente, um breve histórico de como essas normas foram responsáveis, ao longo do tempo, pela configuração urbana das cidades do Distrito Federal e, posteriormente, a sistematização de um referencial teórico relativo à Dimensão Funcional e aos elementos do tecido urbano, que pudessem fundamentar as variáveis de análise do desempenho.

O espaço urbano, segundo Azevedo (2001), se constituiu de espaço físico e das relações sociais que nele ocorrem, e é percebido, primeiramente, a partir de manifestações externas dos processos sociais, sendo que os dados sensíveis desse

espaço podem ser agrupados em três categorias básicas: a configuração visual (a forma), o uso (as atividades) e seu significado.

Considerando-se que no nosso entendimento a dimensão funcional na organização de um espaço urbano, corresponde à avaliação da ocupação do solo em relação aos seus usos e a interação entre eles, a idéia mestra foi a de verificar a eficiência funcional dos espaços para o desenvolvimento das atividades, seja ele relativo às áreas ocupadas ou aos espaços livres.

Com vistas à análise dessa Dimensão Funcional, utiliza-se um método próprio, estruturado nos elementos do tecido urbano, definidos por diversos autores, conforme disposto a seguir.

Segundo Panerai (2006), o tecido urbano é constituído pela superposição ou imbricação de 3 conjuntos:

- a rede de vias, inserida no espaço público que compreende a totalidade das vias: ruas e vielas, bulevares e avenidas, largos e praças, passeios e esplanadas, mas também, cais e pontes, margens e praias;
- os parcelamentos fundiários e;
- as edificações.

Belo (2002) considera os sistemas funcionais urbanos como categorias analíticas para abordagem dessas funções sistêmicas:

- Sistema de Uso e Ocupação – a natureza dos usos que determina um potencial construtivo e forma específica para a viabilidade dos usos considerados;
- Sistema de Circulação – o volume de tráfego demandado pela natureza de cada uso considerado;
- Sistema de Transportes – as demandas de espaço para diferentes modalidades de acessibilidade aos usos, e as várias maneiras de estocagem de veículos;
- Sistema Viário – os tipos mórficos viários, sua geometria e dimensionamento para atender às demandas de circulação associadas a diferentes modalidades de transportes adotadas, segundo a demanda da natureza dos usos programados.

Nos estudos desenvolvidos por Gouvêa (2003), os critérios para a organização do espaço urbano são:

- Traçado/planta geral;
- Ruas e vias principais;
- Praças e parques;
- Espaços livres em geral;

- A forma dos espaços livres;
- Dimensão da área arborizada;
- Densidade;
- Equipamentos comunitários e alguns índices urbanísticos;
- Os materiais e o mobiliário urbano;
- Redes de infra-estrutura urbana;
- Disposição dos lotes e projeções, e;
- A forma dos conjuntos.

Apesar do cunho essencialmente funcional deste estudo, alguns desses critérios para organização do espaço urbano foram utilizados, na perspectiva de estabelecer inter-relações dos fatores naturais e sociais, e permitir a formulação de elementos para a organização do espaço urbano..

Levando-se em conta que esta pesquisa fundamenta-se em referenciais bibliográficos e, principalmente, em observações pessoais, a metodologia escolhida foi a "metodologia alternativa", definida por Demo (1987, p 240):

As metodologias alternativas buscam partir da realidade social na sua complexidade, na sua totalidade quantitativa e qualitativa, na sua marcha histórica humana, também dotada de horizontes subjetivos, e depois construir métodos adequados para captá-la e transformá-la.

Por outro lado, ao adotar a pesquisa prática voltada para intervir na realidade social, adota-se o método da pesquisa-ação ou pesquisa participante, indicada por Thiollent (1992, p 26):

No desenvolvimento da pesquisa-ação, os pesquisadores recorrem a métodos e técnicas de grupos para lidar com a dimensão coletiva e interativa da investigação e, também, técnicas de registro, de processamento e de exposição de resultados. Em certos casos, os convencionais questionários e as técnicas de entrevista individual são utilizadas como meio de informação complementar. Também a documentação disponível é levantada.

Com base nesses elementos criou-se um método próprio de trabalho que melhor se adaptasse ao contexto deste estudo, com uma fusão dos elementos definidos por vários autores, com destaque para os três citados anteriormente, e que foram assim definidos:

- 1- Parcelamento;
- 2 - Sistema⁴ de Domínio⁵ da Utilização do Solo nas Unidades Imobiliárias⁶, e;
- 3 - Sistema de Espaços Públicos de Uso Comum do Povo.

O parcelamento é considerado nesse caso, por delimitação da investigação, como o elemento responsável pela existência dos dois sistemas, uma vez que a demarcação das parcelas e dos espaços públicos é que determinam o espaço urbano, para que seja socialmente utilizado.

Nesse elemento são analisadas, dentre outras, as seguintes variáveis físico-espaciais relativas às unidades imobiliárias:

- a) Afastamento entre lotes e projeções;
- b) Orientação solar das projeções;
- c) Número de lotes comerciais e institucionais para o fim a que se propunham, e;
- d) Áreas para lazer, recreação e convívio social.

O Sistema de Domínio da Utilização do Solo nas Unidades Imobiliárias, recebeu essa nomenclatura, tendo em vista o enfoque estar relacionado ao uso e a ocupação⁷ da unidade imobiliária com a edificação, ao nível do solo, ou nos planos superpostos (solo criado), conhecidos como pavimentos, relacionados de forma sistêmica com a circulação e a acessibilidade.

No contexto deste trabalho, para esse Sistema, são consideradas algumas variáveis físico-espaciais que determinam o espaço das edificações, tais como:

- a) **As atividades nas edificações**, que correspondem aos usos e atividades funcionais determinadas para a edificação em legislação urbanística;
- b) **O domínio do solo nas edificações**, que corresponde ao potencial construtivo permitido para a unidade imobiliária, materializado pelo aproveitamento ao nível do solo e nos planos superpostos (volumetria), quando da construção das edificações, e;
- c) **O uso do espaço público pela edificação**, que corresponde à utilização de área pública do entorno da edificação, ao nível do solo, em espaço aéreo e em subsolo, por meio do instrumento urbanístico da Concessão de Direito Real de Uso.

⁴ Sistema, segundo Serra (2006), corresponde a “um conjunto de objetos, entendido como uma totalidade de eventos, pessoas ou idéias que interagem uns com os outros. Estão incluídos nessa definição os conceitos de “conjuntos” e de “interação” e subjacente está a noção de “processo”, uma vez que a interação pressupõe sucessão de diferentes estados do sistema no tempo.”

⁵ Domínio, no contexto deste trabalho, é entendido como a possibilidade de usufruir o solo por meios legais.

⁶ Unidade imobiliária, segundo o Código de Edificações do Distrito Federal (DISTRITO FEDERAL. Brasil, Decreto nº 19.915, 1998) corresponde a um bem imóvel matriculado no cartório de registro de imóveis.

⁷ Entende-se como ocupação, no contexto deste estudo, o potencial construtivo determinado para a edificação e a área que ela ocupa em relação ao lote, determinados em legislação urbanística.

Quanto ao Sistema de Espaços Públicos de uso comum do povo , deve-se esclarecer que esta nomenclatura foi adotada consoante o art. 99 do Código Civil Brasileiro (BRASIL, 2002), sendo que nossa abordagem refere-se à primeira subdivisão dos bens públicos: a) bens de uso comum do povo, b) bens de uso especial e c) bens dominiais ou dominicais de uso especial.

Considerando que nos interessa a caracterização do item “a”, descreve-o a seguir:

Bens de uso comum do povo - são aqueles destinados à utilização coletiva, sem discriminação de usuários ou de ordem especial para sua utilização. É, em geral, gratuito e está sujeito ao poder de polícia. Por exemplo, as praias, os rios , estradas, ruas e praças.

Além disso, conforme prevê a Lei 6.766/79 (BRASIL, 1979), para as áreas urbanas e demais legislações específicas, as vias, estradas e logradouros públicos pertencem ao Poder Público.

No decorrer deste estudo, neste Sistema são consideradas as seguintes variáveis físico-espaciais:

- a) **Rede de vias**, formadora da malha estruturadora do Setor Sudoeste e onde se realizam os deslocamentos da circulação e;
- b) **Demais logradouros públicos**, correspondente aos espaços públicos, que integram o parcelamento, com exceção da rede de vias.

No que se refere às variáveis físico-espaciais analisa-se as formas e os uso previstos em projeto e o que de fato ocorreu “in loco”, enquanto que para a análise do atendimento às expectativas sócio-espaciais dos moradores, ou melhor, o significado dos usos dos espaços e das edificações, em ambos os sistemas e, em relação ao parcelamento, realiza-se pesquisa junto à população residente nas Superquadras, por meio de questionário.

Quando da elaboração do questionário, buscou-se em trabalhos de psicologia mais tradicionais, um caminho que permitisse uma análise da opinião da população escolhida para o estudo.

A escolha recaiu na necessidade de consultas por meio de “entrevistas” que segundo Gunther (1996), se constitui na forma de administrar o instrumento questionário para coleta de dados, que é um método para coletar informações de pessoas acerca das suas idéias, sentimentos, planos, crenças, bem como origens

sociais, educacionais e financeira.

Assim, a entrevista aplicada consistiu em um processo de levantamento de dados que nos permitiu entender, mesmo que por meio de uma amostragem, os anseios e até as decepções da população, não no sentido psicológico, mas no que se refere à funcionalidade do setor.

Na entrevista, os componentes do levantamento de dados constituem-se: a) do objetivo, b) dos conceitos, e 3) dos itens, uma vez que estão intimamente interligados, existindo uma influência mútua entre os mesmos.

Para Gunther (1996), em qualquer levantamento de dados, inicialmente, existem duas vertentes a serem consideradas: a) o objetivo da pesquisa e a b) população-alvo, sendo esses também, os nossos pressupostos.

O objetivo da pesquisa foi o de entender se a população tinha suas expectativas atendidas, tanto em relação ao parcelamento do setor, quando em relação às variáveis de análise dos outros dois sistemas.

Para isso as perguntas do questionário abordaram esses aspectos, além de serem incluídas questões referentes às melhorias a serem implementadas no setor, que possibilitassem uma melhor qualidade de vida para os moradores. Também considerou o grau de satisfação dos moradores com o setor, com as atividades implantadas, com a paisagem urbana, com os serviços oferecidos, além da acessibilidade a esses serviços.

Ao compor o questionário, a maioria dos itens teve cunho objetivo, com apenas 3 (três) deles de cunho subjetivo, com uma linguagem simples e coloquial, sem complexidade, e voltado ao estritamente necessário, de modo a não se prolongar e enfadar o entrevistado, o que poderia prejudicar as respostas.

A população-alvo foi selecionada, com base no nosso objeto de projeto, ou seja, como o grupo de moradores das Superquadras, considerando serem eles os reais usufrutuários do setor. Nesse aspecto, até foi cogitado um público-alvo mais amplo, incluindo comerciantes, trabalhadores e visitantes, mas conclui-se que os resultados obtidos não corresponderiam à realidade, considerando que esse tipo de pessoa se utiliza do setor, apenas, como local de trabalho ou esporadicamente, o que contribuiria muito pouco para os nossos objetivos.

Inicialmente, como pesquisa piloto, foram aplicados 39 (trinta e nove) questionários, para avaliação semântica do instrumento, com o objetivo de corrigir possíveis distorções de linguagem e adequar os itens à população alvo.

Além disso, com essa avaliação tornou-se possível adequar a forma de aplicação do questionário e a viabilidade da sua extensão, melhorando o grau de predição. Foram dois passos preliminares: avaliação do instrumento por uma profissional da área de análise do comportamento e revisão semântica de profissional da área de comunicação.

Em seguida, foi efetuada a aplicação dos questionários. Na pesquisa piloto os moradores foram abordados nas redondezas dos blocos residenciais. O procedimento era o de solicitar o preenchimento do formulário e, em seguida, efetuadas perguntas simples sobre a clareza da linguagem do instrumento e a viabilidade de tempo gasto para respondê-lo. Também foi verificado se o objetivo seria atingido ou se seriam necessárias alterações nas perguntas formuladas, considerando os diálogos mantidos com os moradores e as necessidades constatadas no decorrer do desenvolvimento do trabalho.

A partir daí, foi possível adequar a linguagem de alguns itens e alterar a forma de aplicação do teste. Utilizou-se da escala nominal onde foram determinados números para identificar as respostas e incluídas três perguntas de cunho pessoal, para que o entrevistado pudesse emitir sua opinião.

Com base nessa avaliação prévia, e na consultoria de um profissional na área de estatística, foi definida a metodologia para escolha da população. Como existem 14 (quatorze) Superquadras no Setor Sudoeste, foi definido que seria necessária a escolha, de forma aleatória, de um bloco residencial de cada uma.

Pela extensão do instrumento, optou-se por escrever uma carta de encaminhamento (APÊNDICE A) e solicitar a colaboração dos moradores, via caixa de correio, com data de devolução do instrumento. Foram distribuídos 504 (quinhentos e quatro) questionários, divididos proporcionalmente, pois o objetivo era de garantir o recolhimento do maior número possível, em tempo hábil para a tabulação dos dados.

Com vistas a promover um maior entendimento da realidade constatada, foram utilizadas fotografias e mapas, que retratam a atual situação física do setor.

“A forma urbana é um processo contínuo (...)e, ainda que seja possível descrever ou caracterizar uma cidade em um período preciso, para bem compreendê-la não podemos negligenciar o estudo de períodos anteriores que condicionaram seu desenvolvimento e que literalmente lhe deram forma.”

Aymonimo

CAPITULO 2

LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA NO DF - DO PLANO PILOTO AO SUDOESTE

Considerando que as configurações urbanas possuem conotações históricas, geográficas e, principalmente, sociais, neste capítulo será abordada a relação da legislação urbanística entre o Poder Público e as alterações dos espaços públicos e privados ao longo da existência do Setor Sudoeste,

Para que haja uma melhor compreensão das diretrizes e normas urbanísticas estabelecidas para o setor, suscita-se a necessidade de que sejam buscadas suas referências passadas, no sentido de se alcançar maior detalhamento e profundidade no entendimento da relação uso e ocupação do solo no atendimento a seus usuários, bem como de suas potencialidades. Assim, poderão ser conhecidas as conseqüências das transformações ocorridas nos espaços arquitetônicos e entendida sua evolução.

As normas urbanísticas e edilícias são de fundamental importância para as atividades urbanas, pois normatizam as construções e definem o que pode ser edificado em cada lote, interferindo não só na forma da cidade, mas também em sua economia.

As normas urbanísticas são responsáveis pelo ordenamento do território, seu zoneamento, e pela lógica da organização e distribuição das atividades no solo urbano. Atuam como diretrizes e princípios complementares ao direito de construir, com o papel de dirigir o uso da propriedade à sua função social, organizando o espaço urbano, de modo a promover um desenvolvimento ordenado e equilibrado das cidades, e propiciar melhores condições de vida ao homem na comunidade

(Vaz, 2007). Essas normas abrangem dois aspectos: 1) relacionado à ordenação do espaço urbano, e 2) relacionado à ordenação do espaço útil e necessário para o desenvolvimento de atividades no interior de unidades imobiliárias, esse último caracterizado pela ocupação e pelo potencial construtivo, determinado em legislação específica.

Segundo Moreira Neto, 1977 (apud MALAGUTTI, 1994), o direito urbanístico se manifestou historicamente, em Roma, para regularizar a edificação de prédios e o estabelecimento de locais pré-determinados para as canalizações de esgotos. Surgiram, então, as primeiras normas urbanísticas, denominadas regras tradicionais, como normas disciplinadoras de uma realidade em desenvolvimento - a urbanização - e referiam-se, principalmente, à regulamentação quanto à higiene, estética e proteção ao domínio público.

No Brasil, conforme relata Reis Filho (1968), tais normas foram importadas da Europa, sendo que os padrões de racionalidade e regularidade do período colonial, implícitos nas medidas do controle das transformações da organização urbana, surgiram como consequência do estado de conhecimento e da prática da arquitetura e do urbanismo europeus da mesma época.

A Constituição Federal em seu art. 182 (BRASIL, 2007), estatui que o estabelecimento da estratégia de ocupação espacial do solo urbano é competência outorgada ao Poder Público Municipal.

O grande marco divisor do urbanismo se deu com a Constituição de 1934, (BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 16 de julho de 1934, 2007), que em seu art. 113 garantiu o direito de propriedade, mas determinou que o mesmo não poderia ser exercido contra o interesse social ou coletivo. Nesses termos essa Constituição introduziu o conceito de propriedade como função social e, a partir daí, a propriedade particular passou a se sujeitar às limitações urbanísticas impostas pelas leis, em benefício do bem comum.

Em termos internacionais, foi o Congresso Internacional de Arquitetura Moderna - CIAM, em 1933, que estabeleceu, pela primeira vez, os postulados do planejamento local e regional definindo as seguintes funções: habitar, trabalhar, recrear e circular, além de promover a busca por programa específico de leis para cada município e a necessidade de rigorosas análises locais.

O postulado da arquitetura moderna continha um modelo para resgatar e reordenar as cidades e propiciar saúde e felicidade aos indivíduos e à coletividade, ou seja, a setorização dos núcleos urbanos.. Dessa forma, conforme Gouvêa (2003), pregava-se a separação das funções da cidade, numa setorização urbana específica, que consistia em separar, o mais possível, as atividades de trabalhar, habitar, circular e recrear, sendo que essa estratégia passou a funcionar como norma para as cidades modernas.

Esse postulado evidenciou, que a possibilidade de influenciar no destino das cidades, requeria uma combinação de fatores políticos, sociais e econômicos, enfatizando, excessivamente, a planificação do uso e ocupação do solo como definidores da forma da cidade. Foi a manifestação de um fenômeno, que alguns reconhecem como a falácia física, uma fé quase cega nas qualidades redentoras do desenho para resolver os problemas urbanos. Propunha que cada indivíduo deveria ter "acesso às alegrias fundamentais, ao bem-estar do lar, e à beleza da cidade", tornando necessário buscar as opções legais, financeiras, tecnológicas e políticas que tornassem isto possível (IRAZÁBAL, 2006).

Constitucionalmente, a carta de 1824, em seu Inciso XXII do art Art. 179, definiu a garantia do Direito de Propriedade em toda a sua plenitude, distinguindo o domínio público do domínio particular e mantendo os direitos patrimoniais particulares. Foi na Primeira República (1889 -1930), quando da edição do Código Civil Brasileiro, que deu direito ao proprietário de ocupar e usar o terreno de acordo com o seu interesse, desde que não incomodasse o vizinho (GOUVÊA, 1992).

No entanto, as maiores preocupações funcionais e sociais para as cidades aconteceram na Segunda República (após 1930), onde surgiram os primeiros Códigos de Obras, agora disciplinando o uso e a ocupação do solo nas unidades imobiliárias, e não somente a organização do espaço urbano. O grande marco divisor do urbanismo se deu com a Constituição de 1934, que garantiu o direito de propriedade, mas determinou que o mesmo não poderia ser exercido contra o interesse social e coletivo.

No Distrito Federal, as diretrizes urbanísticas⁸, sejam aquelas relativas à ordenação do espaço urbano ou à edificação propriamente dita, vem sendo elaboradas com base em critérios técnicos, tais como, definição da localização, servidões públicas para passagem de redes de infra-estrutura, peculiaridades relativas à localização da edificação, aeração dos aposentos e permeabilidade do solo, além de circunstâncias particulares, tanto relativas à edificação, quanto à sua localização na malha urbana da cidade. No entanto, apesar de abrangerem aspectos relevantes, ainda não abrangem a real concepção do desempenho morfológico, de um espaço urbano mais eficiente para a maioria da população.

No nosso entendimento, na intenção de propiciar uma melhor compreensão da proposta para o Setor Sudoeste, a seguir será feito um breve relato sobre a criação de Brasília

2.1 PROJETO URBANÍSTICO DE BRASÍLIA

De modo a permitir que fosse efetivamente implementada a idéia vencedora do concurso, o projeto urbanístico para a nova capital do Brasil, de autoria do urbanista Lúcio Costa, continha em seu memorial⁹, algumas diretrizes básicas em relação ao ordenamento dos espaços urbanos, principalmente no que se refere ao zoneamento da cidade. Nele estavam determinadas as localizações de alguns setores, como o centro cívico e administrativo, os setores culturais, de diversões e esportivo, o setor administrativo municipal, além dos setores residenciais - as Superquadras - onde deveriam ocorrer as habitações coletivas.

No que se refere ao uso e à ocupação dos lotes, foi determinado que as Superquadras, deveriam ocorrer ao longo do eixo viário arqueado, que cortava a cidade longitudinalmente, conforme disposto a seguir:

Os blocos residenciais podem dispor-se da maneira mais variada, obedecendo, porém, a dois princípios gerais: gabarito máximo uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis, e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres, mormente o acesso à escola primária e às comodidades existentes no interior de cada quadra. (COSTA, Lúcio. Memorial, 1993)

⁸ Diretrizes urbanísticas são entendidas como normas pertinentes à ordenação do solo em geral e aos espaços habitáveis, que também delimitam o direito de construir, impondo regras para conduta dos indivíduos quanto ao uso do solo e da propriedade.

⁹ Este Memorial do Plano Piloto foi entregue juntamente com o projeto da nova capital pelo urbanista Lúcio Costa

O *pilotis* das projeções residenciais no projeto original do Plano Piloto, constituir-se-iam em propriedades particulares oneradas na forma de servidão pública - ônus real sobre a coisa alheia, conforme previsto legalmente para as servidões públicas administrativas, ou seja, uma área particular de uso público.

Aqui cabe um parêntese para esclarecimentos sobre a diferenciação entre o conceito dos lotes destinados a habitações coletivas determinados no citado memorial e os demais lotes, já que é de extrema relevância para o desenvolvimento do presente estudo.

Ao ser determinado que as edificações fossem construídas com “seis pavimentos e pilotis¹⁰”, foi introduzido no urbanismo local, um novo conceito para a unidade imobiliária denominada “lote”, ou seja, aquela parcela de terra resultante do parcelamento do solo urbano¹¹ por meio de desmembramento ou loteamento.

Isso porque ao ser estabelecido que os blocos residenciais fossem construídos sobre pilotis, ou seja, suspensos do solo e sustentados por pilares, aliado à sugestão contida no mesmo documento de que: “*as quadras não devem ser loteadas, sugerindo, em vez de venda de lotes, a venda de quotas de terreno*” (COSTA, Lúcio. Memorial, 1993), configurou-se um tipo morfológico diferenciado para as edificações e, conseqüentemente, para a unidade imobiliária onde as mesmas seriam implantadas, dando origem à denominada “projeção”.

Esse termo, utilizado somente no Distrito Federal, e inclusive no parcelamento do Setor Sudoeste, foi definido no antigo Código de Obras e Edificações de Brasília (Distrito Federal. Brasil. Decreto 13.059, 1991) como: “*Projeção - (unidade imobiliária do DF) – área projetada sobre um terreno, descrita e assegurada por título de propriedade.*”

Assim, as “projeções” correspondiam a terrenos onde não era permitida a ocupação do pavimento térreo, exceto para *halls* de acesso e compartimentos técnicos, uma vez que o *pilotis* seria livre, para uso público, mesmo se tratando de uma propriedade particular.

No entanto, com o transcurso do tempo, essa nomenclatura passou a ser

¹⁰ Conforme prevê o Código Civil (Brasil, 2002) – arts. 1378 a 1389, a servidão pública é imposta pela Administração a fim de assegurar a realização e manutenção de obras e serviços públicos, ou por necessidade de utilização pública.

¹¹ A Lei nº 6766/79 define que parcelamento pode ser feito por meio de loteamento, que consiste na subdivisão da gleba em lotes destinados a edificações, com aberturas de novas vias de circulação, logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes e desmembramento, onde não se faz necessária a abertura de vias.

utilizada, de forma indiscriminada, referindo-se, também, a unidades imobiliárias onde as edificações pudessem ocupar integralmente o lote (taxa de ocupação de 100%), desde que elas possuíssem, pelos menos, (3) três testadas. Assim, o atual Código de Edificações do Distrito Federal (DISTRITO FEDERAL. Brasil. Lei 2.105, 1998) conceitua o termo “projeção” como:

Projeção - unidade imobiliária peculiar no Distrito Federal que constitui parcela autônoma de parcelamento, definida por limites geométricos e caracterizada por possuir, no mínimo, três de suas divisas voltadas para área pública e taxa de ocupação de cem por cento da área do lote.

Urbanisticamente falando, as unidades imobiliárias no Distrito Federal são tratadas nas normas atuais, tanto como “lotes”, quanto como “projeções”, quando a ocupação do terreno é total, conforme se constata no próprio Setor Sudoeste. No entanto, nos dias atuais, a unidade imobiliária ao receber o devido registro cartorial possui a denominação de “lote”.

As diretrizes gerais do Memorial do Plano Piloto (COSTA, Lúcio. Memorial, 1993) foram obedecidas integralmente durante a construção da cidade, ocorrida de forma bastante acelerada. A princípio, os lotes e projeções de Brasília foram destinados a órgãos governamentais. Com a necessidade de se alienar os lotes privados, tornou-se necessária a determinação de normas urbanísticas para os mesmos, de modo a preservar a concepção original da cidade, uma vez que não tinham seus projetos arquitetônicos elaborados pelo arquiteto Oscar Niemeyer, e nem pertenciam ao Governo Federal ou local.

Paulatinamente, as normas urbanísticas e edíficias foram sendo elaboradas pela NOVACAP, órgão responsável pela construção da cidade e, posteriormente, pelo órgão de urbanismo do governo local. As primeiras normas continham, apenas, os parâmetros urbanísticos de maior relevância para que fosse implantada a edificação, ou seja, o uso e a ocupação do lote, por serem do ponto de vista funcional, determinantes em relação à configuração da cidade, como será visto a seguir.

2. 2 LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA DO DISTRITO FEDERAL

Inicialmente, no Distrito Federal, a legislação urbanística referente aos parâmetros de uso e ocupação do solo das edificações, índices urbanísticos¹², foram incluídas nas próprias plantas de parcelamento - PR's, que eram responsáveis pela criação das unidades imobiliárias para registro cartorial. Eram complementadas pelas Plantas de Gabarito – CE, que apresentavam os esquemas – croquis – retratando graficamente as tipologias das edificações e indicando, número de pavimentos, cotas de soleira, de coroamento, e altura das marquises. Essas plantas foram de grande relevância para garantia da homogeneidade do conjunto das edificações geminadas, uma vez que definiam até o tipo de *cobogó* a ser utilizado nas fachadas.

Somente em 1967, quando da edição do primeiro Código de Edificações de Brasília (Distrito Federal. Brasil. Decreto “N”, 1967), elaborado pela então Coordenação de Obras e Serviços da Secretaria de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal, foram incluídas, de maneira global, as diretrizes urbanísticas necessárias, naquele momento, para as zonas e os setores da cidade. O citado Código continha a legislação tanto urbanística quanto edilícia, distribuída em cada uma de suas quatro partes: a) zoneamento; b) normas urbanísticas para as zonas e setores; c) normas relativas a tipos de atividades; e d) normas relativas a elementos das edificações, neste último incluído alguns parâmetros referentes a posturas, devido à inexistência de um Código de Posturas.

Como naquela ocasião as alterações e os novos estudos referentes à legislação urbanística eram elaboradas pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo DAU/SVO e aprovados por meio de decisões do Conselho de Arquitetura e Urbanismo – CAU, posteriormente Conselho de Arquitetura e Meio Ambiente – CAUMA, atual Conselho de Planejamento - CONPLAN, e homologadas por decreto governamental, muitas foram as normas alteradas, elaboradas ou complementadas, e as diretrizes urbanísticas das unidades imobiliárias passavam a constituir a própria legislação urbanística.

¹² Segundo a Norma Técnica nº 3, referente a índices e indicadores urbanísticos - IPDF, anexo ao Decreto nº 16242/94, índices urbanísticos são índices que determinam as características e limitações da ocupação do solo pela edificação.

Buscando agrupar e homogeneizar as normas que constavam das plantas de parcelamento e decisões do CAU ou CAUMA, além de serem elaboradas para lotes e setores que não possuíam esse tipo de legislação, as primeiras Normas de Gabarito, então denominadas “GB” surgiram no início da década de 80, quando foram iniciados os estudos para os Planos de Ações Locais do Distrito Federal – PAL. Esse documento estabelecia uma determinada ordem nas exigências urbanísticas e edilícias, o que resultou num certo ordenamento e homogeneização de apresentação, que não existia anteriormente. Visando o aperfeiçoamento dessa Norma de Gabarito - GB, em 1984, surgiu a Norma de Edificação, Uso e Gabarito - NGB, com uma ordenação fixa de itens definidores de parâmetros urbanísticos, que possibilitava uma sistematização e unidade.

A criação da NGB ocorreu concomitantemente à exigência de elaboração de Memorial Descritivo – MDE, ou seja, para cada projeto urbanístico executado sob a forma de Planta de Urbanismo – URB, era elaborado o respectivo MDE e NGB, que recebiam a mesma numeração. Nesse memorial, eram descritas as localizações dos imóveis no parcelamento, suas confrontações, as limitações urbanísticas e ambientais, além das demais restrições impostas às unidades imobiliárias no que se referem à sua localização e situação, devendo estar na NGB, a definição dos parâmetros urbanísticos relativos ao uso e ocupação, o que vem sendo utilizado até o presente, nas cidades que não possuem Plano Diretor Local.

No que se refere à legislação urbanística de uso e ocupação do solo, relativa à organização do espaço urbano do Distrito Federal, elas estão contidas nos Planos Diretores, cuja formatação não seria de grande relevância para o contexto deste trabalho, se não fossem eles os responsáveis pela flexibilização de usos e atividades nas edificações.

No que tange ao uso e ocupação do solo, o território do Distrito Federal foi objeto de 3 (três) estudos fundamentais, quais sejam: a) Plano Estruturador de Organização Territorial – PEOT, Decreto n.º 4.049/77, b) Sistema Normativo de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – POT (1985), que não chegou a ser homologado e c) Plano de Ocupação e Uso do Solo – POUISO, Decreto n.º 12.898/90 que constituiu uma personalidade jurídica tanto ao POT quanto ao POUISO e incorporou algumas sugestões do documento “Brasília Revisitada”, elaborado paralelamente a esses planos, que será tratado separadamente, por ser o

responsável pela implantação do Setor Sudoeste.

Em 1992, foi aprovado, efetivamente, o primeiro Plano Diretor de Ocupação Territorial do Distrito Federal - PDOT, Lei nº 353/92 e, em 1997, como resultado dos trabalhos de revisão desse PDOT/92, foi editado o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal, Lei Complementar nº 17/97, que vigora atualmente.

Em relação ao uso do solo, o Plano Diretor vigente introduziu uma importante premissa com a flexibilização de usos e de atividades, por meio do instrumento urbanístico da Outorga Onerosa da Alteração de Uso¹³, o que permite, a nosso ver, uma maior dinamização da cidade e um melhor atendimento às expectativas da comunidade. Vale destacar que esse Plano Diretor instituiu instrumento urbanístico constante do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/01), muito antes de sua aprovação em 2001, seguindo uma linha pouco usual nas cidades brasileiras.

Todos esses planos diretores elaborados pelo Poder Público se ativeram, apenas, ao macrozoneamento do território do Distrito Federal e à definição do seu vetor de crescimento. Após a homologação do PDOT/97, foi dado início à elaboração dos Planos Diretores Locais - PDL's que, desenvolvidos em consonância com o mesmo, se constituem em parte do processo contínuo e integrado de planejamento do território, conforme prescreve a Lei Orgânica do Distrito Federal.

No que se refere aos aspectos funcionais, esses PDL's, agregam a flexibilização de usos das edificações, determinada no PDOT/97, o que se constitui em um elemento de relevante importância para o trato das cidades. Essa flexibilização tem como condicionante, apenas, o fator incomodidade, ou seja, foram classificadas as atividades consideradas incômodas e não-incômodas para conviver com o uso residencial, aliados a determinadas condicionantes em relação ao porte de atividades na malha urbana, resguardando a proporcionalidade com a capacidade das vias no atendimento à circulação e acessibilidade, o que possibilitou um atendimento mais equilibrado aos diferentes usos permitidos.

¹³ Segundo a Lei Complementar nº 294/00, a Outorga Onerosa da alteração de uso constitui-se em cobrança, mediante pagamento de valor monetário, pela modificação ou extensão dos usos e dos diversos tipos de atividades previstos na legislação de uso e ocupação do solo para a unidade imobiliária, ou para qualquer de seus pavimentos, que venham a acarretar a valorização dessa unidade imobiliária.

Além desses Planos Diretores julgados importantes, apresenta-se a seguir o plano urbanístico, denominado “Brasília Revisitada 85-87: Complementação, Preservação, Adensamento e Expansão Urbana”, que objetivava a complementação urbanística do projeto original, sendo responsável pela criação do Setor Sudoeste.

2.3 BRASÍLIA REVISITADA

O documento “Brasília Revisitada 85-87: Complementação, Preservação, Adensamento e Expansão Urbana” (COSTA, Lúcio. Brasília, 1993), constituiu-se em uma continuidade e reinterpretação do relatório inicial de Lúcio Costa, objetivando sua possível complementação urbanística, iniciada com o documento “Brasília 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto” (COSTA, 1985). Foi esse documento que concebeu a criação da Área “A”, ou Bairro Oeste-Sul, onde foi implantado o Setor Sudoeste, objeto deste estudo.

Foi aprovado por meio da Decisão nº 28/87 - CAUMA, passando a ter personalidade jurídica com a edição do Decreto n.º10.829/87, que regulamentou o art. 38 da Lei n.º 3.751/60, no que se refere à preservação da concepção urbanística de Brasília. Essa homologação serviu de base para a declaração de Brasília como “Patrimônio Cultural da Humanidade”, pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), recebendo o nº 445 e, posteriormente, para o Tombamento de Brasília, como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, pelo Ministério da Cultura.

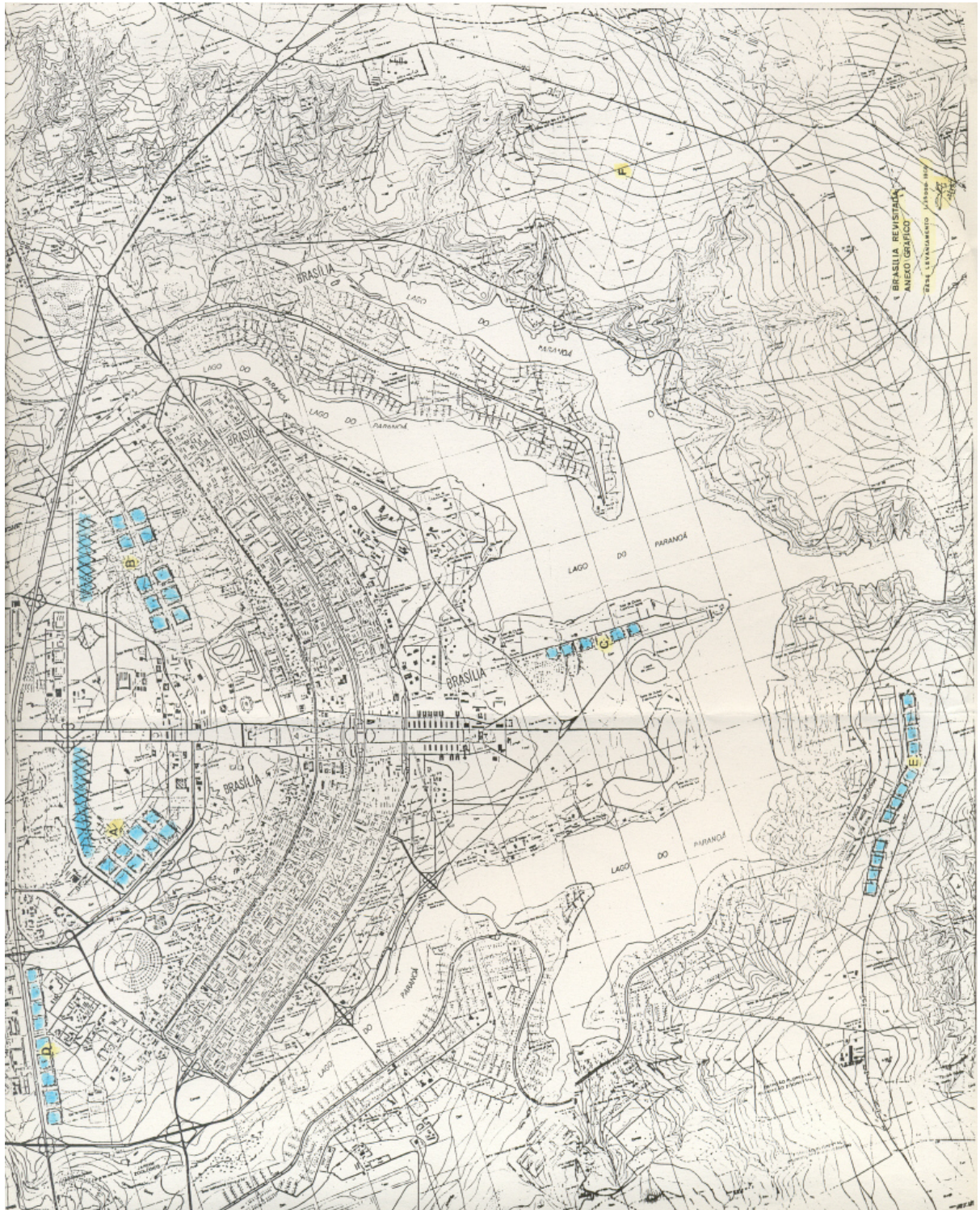
Sua origem deveu-se ao convite a Lúcio Costa do então Governador José Aparecido de Oliveira para “revisitar” sua criação, de modo a propor soluções para os problemas resultantes do desenvolvimento da cidade, bem como a indicação de linhas de expansão urbana para a capital. Isto porque, naquela ocasião, o governo vinha sofrendo grande pressão dos incorporadores, considerando a carência da oferta de terrenos para construção de habitações destinados à demanda da classe média, já que a maioria das projeções ainda desocupadas no Plano Piloto pertencia aos órgãos de governo. Deve-se destacar, que no período de 1979-1985, excetuando Samambaia, que, timidamente, começava a ser construída, o Governo não liberou nenhuma área significativa para expansão residencial (CAMPOS,1988).

A pressão para oferta de lotes para moradia se concretizou por meio de sugestões, encaminhados por entidades representativas da classe empresarial, propondo alterações nas legislações urbanísticas vigentes, tais como, majoração do número de pavimentos das Quadras 400 do Plano Piloto, com exigências de melhoria no padrão de construção, além do acréscimo do número de unidades domiciliares dos lotes dos Setores de Mansões.

Como complementação-preservação, dentre outros itens, Lúcio Costa levantou a importância de garantir o tombamento de edifícios em separado, a manutenção dos gabaritos vigentes ao longo dos dois eixos do Plano Piloto, e a proibição da obstrução do *pilotis* dos edifícios residenciais, mantendo a livre circulação. Recomendou, também, que se evitasse a excessiva setorização de usos no centro urbano, já que o projeto original propunha, apenas, a predominância de certos usos, a exemplo do que ocorre nas cidades tradicionais, e não uma setorização segregante.

No aspecto do adensamento e da expansão urbana sua proposta resume-se na ocupação de 6 áreas, denominadas de “A” a “F”, e caracterizadas pela ocupação dos vazios projetados, fixação da Vila Planalto e Paranoá, alteração da destinação de áreas do Plano Piloto, e formas diversificadas para edificações em lotes e projeções.

Assim, neste documento foi proposta a criação de 6 (seis) novas áreas dentro da Bacia do Paranoá (Mapa nº 2), onde se inclui o Setor Sudoeste, como possíveis áreas de expansão, priorizando o uso habitacional, e apresentando formas de ocupação, intervenções urbanísticas e paisagísticas sem, no entanto, promover a descaracterização do projeto original. A preocupação básica naquele momento, consistia em não estabelecer novos parcelamentos urbanos no interior da Bacia do Paranoá, tendo em vista uma possível queda da qualidade de vida dos habitantes do Distrito Federal.



Fonte – Cecília Malagutti – cópia do documento original

MAPA 2 Proposta original assinada por Lúcio Costa e entregue ao CAUMA em 1988

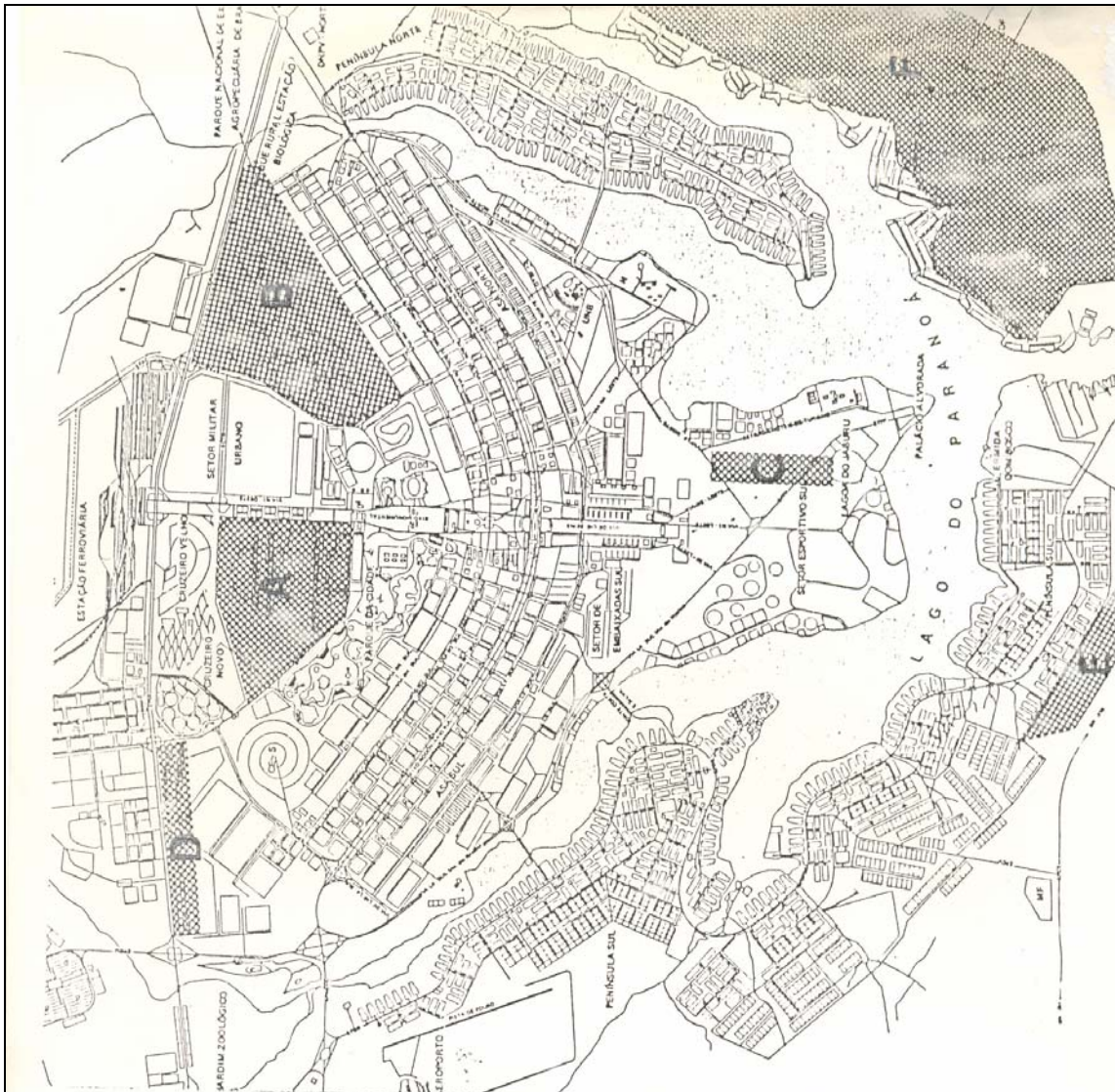
As áreas propostas foram as seguintes (Mapa 3):

- 1) “Áreas A e B”: Bairros Oeste Sul e Oeste Norte – Superquadras com pilotis e 6 (seis) pavimentos, quadras econômicas com pilotis e três pavimentos, articulados entre si por pequenos centros de bairro, com ocupação mais densa e gabaritos mais baixos: dois pavimentos sem pilotis e uso misto;
- 2) “Área C”: Quadras Planalto – quadras menores, com pilotis e quatro pavimentos, ao longo da via localizada entre a Vila Planalto e o Palácio da Alvorada, preservando-se a Vila Planalto;
- 3) “Área D”: Quadras da EPIA – pilotis e quatro pavimentos, localizada em frente ao Park Shopping;
- 4) “Área E”: Nova Asa Sul – quadras menores, ocupação linear com pilotis e quatro pavimentos;
- 5) “Área F”: Nova Asa Norte - prevista para abrigar quadras econômicas e conjuntos geminados, visando atender à população de menor renda. Os demais núcleos constituídos de edifícios residenciais com pilotis e quatro pavimentos e lotes individuais, com centros de bairro mais densamente ocupados com gabaritos mais baixos. Ainda foi proposta a fixação da Vila Paranoá.

Essas recomendações para o crescimento e adensamento da cidade foram criteriosamente analisadas pelos órgãos de planejamento, levando em consideração todos os condicionantes técnicos, ecológicos e ambientais, o que resultou na aprovação de algumas delas na íntegra ou com algumas alterações e, até mesmo, a rejeição de alguma delas.

Uma das propostas inviabilizadas pelo CAUMA, por meio da Decisão 111/88, foi a “Área C”, denominada de Quadras Planalto, devido à resistência dos moradores, que queriam a fixação do setor com o uso exclusivamente residencial unifamiliar, além de ser considerada inadequada a sua proximidade com a escala monumental.

A “Área D”, Quadras da EPIA sugerida para uso residencial, foi transformada em uso comercial, e integra um setor destinado a grandes empreendimentos, com alguns dos lotes destinados a lazer, denominada, posteriormente, de Setor de Múltiplas Atividades – SMA.



- BARRIO OESTE SUL
quadras economicas (piloti ± 3 pav.);
superquadras (piloti ± 6 pav.) cen-
tro de bairro (2pav. sem piloti)
- BARRIO OESTE NORTE
análogo ao Bairro Oeste Sul
- QUADRAS PLANALTO
quadras menores, piloti e 4 pav. Vila
Planalto preservada como é hoje.
- QUADRAS DA EPIA
quadras menores, piloti e 4 pav.
- ASA NOVA SUL
quadras menores, piloti e 4 pav.
- ASA NOVA NORTE
quadras economicas e conjuntos germina-
dos (hab. popular), quadras (piloti e
4 pav.) e lotes individuais, fixação
da atual Vila Paranoá.

PROPOSTA: BRASÍLIA REVISITADA

Em 1988, com o reestudo da “Área E”, denominada Nova Asa Sul, localizada no Setor de Habitações Individuais Sul-SHI/S, por meio de um plano de ocupação proposto para a superfície localizada acima das QI’s 27 e 29, o mesmo foi articulado com os então novos bairros em fase de criação: São Bartolomeu e Jardim Botânico,

Para a “Área F”, Nova Asa Norte, localizada no Setor de Habitações Individuais Norte – SHI/N, devido às condições do solo e à declividade do terreno, o que provocaria alteração em sua implantação, foram sugeridas algumas modificações. No entanto, com o parcelamento irregular do solo naquela área, que corresponde ao atual Condomínio Hollywood, não foram obedecidas as diretrizes sugeridas, e o novo projeto urbanístico para a área, com adaptações, se traduz no atual Setor Taquari.

A “Área B”, Bairro Oeste Norte, encontra-se em fase de projeto com algumas alterações e, somente a “Área A”, Bairro Oeste Sul, foi totalmente viabilizado da forma em que foi proposto e, hoje, se constitui no Setor de Habitações Coletivas Sudoeste – SHCSW.

2.4 BAIRRO OESTE SUL

A poligonal do setor Sudoeste no projeto original, teve como limite a Estrada Indústrias Gráficas – EIG, Estrada Contorno do Bosque – ECB, o Eixo Monumental Sul – EMO e o Setor de Indústrias Gráficas - SIG. A área encontrava-se parcialmente ocupada, com usos diversificados em lotes distintos, umas edificadas e outras não.

Para isso, após consultas sobre as dominialidades dos lotes e entendimentos mantidos, algumas foram incorporadas ao projeto, como o Instituto Nacional de Meteorologia (INMET)¹⁴, e o reservatório da CAESB. Os demais lotes destinados ao Hospital Psiquiátrico, a Exposição Agropecuária e as Escolas de Samba foram eliminados.

¹⁴ Este órgão subordinado ao Ministério da Agricultura do Abastecimento (MA), ocupa a área circular criada em 1967 e pertencente à União Federal.

A área parcelada, inicialmente, (Mapa 1, Capítulo 1) possuía 424,514 ha (quatrocentos e vinte e quatro hectares, cinqüenta e um ares, e 40 metros quadrados) formando um polígono irregular. A declividade do terreno girava em torno de 1% (um por cento), variando da cota 1.150 (um mil cento e cinqüenta) a 1.120 (um mil cento e vinte), no ponto mais baixo, ou seja, no lado voltado para a EIG.

Ao longo da EIG, próximas ao Parque da Cidade foram dispostas as Superquadras - SQSW,. No extremo oposto, voltada para o Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul – SHCE/S , mais conhecido como Cruzeiro Novo e o Setor de Residências Econômicas Sul – SRE/S, mais conhecido como Cruzeiro Velho, foram situadas as Quadras Residências - QRSW, destinadas conforme já explicitado anteriormente, à população de baixa renda¹⁵.

No projeto de parcelamento inicial, conforme consta do Memorial Descritivo – MDE 147/88 (DISTRITO FEDERAL. Brasil. Decreto 11.433,1989) foram previstas 9 (nove) Superquadras, SQSW 101 a 104, SQSW 301 a 304, dispostas ao longo da Avenida Comercial (1ª Avenida), e a SQSW 504¹⁶, acima da SQSW 304, contendo de 10 (dez) a 11 (onze) projeções residenciais, cada uma, e lotes destinados a equipamentos públicos comunitários destinado às atividades de educação.

Para as Quadras Residenciais – QRSW, que totalizaram 8 (oito), dispostas ao longo da Estrada Contorno do Bosque e permeadas por lotes destinados ao uso comercial de bens e de serviços e institucionais, foram previstas 167 (cento e sessenta e sete) projeções, com os parâmetros urbanísticos relativos, conforme NGB 51/89.

Adotou-se uma densidade máxima de 500 hab/ha (quinhentos habitantes por hectare), para as Superquadras e Quadras Residenciais, sendo a população estimada em projeto de 51.500 (cinqüenta e um mil e quinhentos) habitantes.

¹⁵ Segundo o MDE 147/88 as Quadras Residenciais integrantes do projeto são de autoria dos arquitetos Lúcio e Maria Elisa Costa, constituindo solução apresentada pelos mesmos “para a população de baixa renda do DF”, em sua obra Brasília Revisitada.

¹⁶ Segundo MDE 147/88 as Superquadras do Sudoeste foram denominadas de Superquadras Sudoeste -SQSW devido ao fato do setor ser uma expansão do Plano Piloto e, seu sistema de endereçamento, conseqüentemente, ser uma continuidade dele. Além disso, a obediência a uma numeração ímpar, deveu-se ao fato de que a numeração par seria adotada nas quadras da expansão “B”, Bairro “Oeste Norte”. Dessa forma, a partir da EPIG para oeste, as superquadras receberam as centenas 100, 300 e 500, crescente em relação ao Eixo Monumental.

Entre essas duas áreas, o SQSW e o QRSW, foi localizado o Centro Comercial Sudoeste – CCSW, posicionado na porção central do setor, com o objetivo de constituir um autêntico referencial urbano, um “centro de bairro” conforme previsto no Brasília Revisitada, local de encontro da população, e promover a interação com os setores vizinhos. Foi destinado a uma gama de usos, tais como, comércio, autarquias, serviços, equipamentos públicos, não sendo admitidos, apenas, habitações e indústrias, e tendo, no máximo, 2 (dois) pavimentos.

Entretanto, quando da elaboração das normas urbanísticas específicas para a área - CCSW, consubstanciadas na Norma de Edificação, Uso e Gabarito (doravante tratadas apenas como NGB) - NGB 40/95, foram permitidos os usos: Comercial de Bens e de Serviços, e o Institucional ou Comunitário, e nas CCSW 1, 2, 3 e 4, com exceção do lote 4, também o uso residencial, desde que conjugado com o comercial, bem como serviços de hospedagem, além do que, a altura máxima passou a ser de 21,00m (vinte e um metros).

Num período de 4 (quatro) anos – 1995 a 1999, essa legislação foi alterada por 3 (três) vezes. As NGB's 87/96 e 107/96, promoveram algumas alterações, principalmente, em relação à majoração do potencial construtivo de alguns dos lotes, mas foi a NGB 38/99 que promoveu, a nosso ver, o desvirtuamento da intenção original, pois permitiu que as edificações das CCSW 1, 2, 3 e 4, exceto o lote 4, se destinassem, exclusivamente, ao uso residencial sob a forma de condomínio edilício¹⁷.

Ao serem os lotes encarados como condomínio edilício, comportaram a existência de muros entre os prédios residenciais de 6 (seis) pavimentos, e o *pilotis*, exigido pela legislação urbanística, passou a ter uma conotação diferenciada daquele criado nas Superquadras de Brasília como espaço livre de uso público, pois mas não permite o trânsito de pessoas estranhas ao edifício.

Essa modificação deveu-se à pressão do setor imobiliário e à falta de interesse da iniciativa privada em adquirir as unidades imobiliárias para os usos propostos, confirmados pelo número de vezes que foram procedidas licitações públicas, sem que houvessem interessados.

¹⁷ Por condomínio edilício ou condomínio horizontal, segundo Caio Mário da Silva Pereira in *Noções Básicas de Direito Urbanístico*, corresponde ao edifício de apartamento que configura-se como uma nova forma de domínio, em que a propriedade do solo converte-se em quota-parte de um espaço necessário a certa aglomeração.

Com isso, foram subtraídas da comunidade maiores opções de comércio, de prestação de serviços e principalmente, de lazer, pois ali estavam previstos os cinemas, teatros, academias, etc, além de terem sido transformadas em quadras residenciais, mas com densidade demográfica muito superior à prevista para a área.

Margeando a poligonal do Instituto Nacional de Meteorologia - INMET, constituindo-se em um elo de ligação entre o SIG e o Sudoeste, foram dispostas as Quadras de Uso Misto – QMSW, destinados ao uso industrial, com indústrias não poluentes e comércio de grande porte, atividades que induziriam o setor a uma dinamização saudável, no que diz respeito à superposição de atividades.

Contrariando a proposta original, nessa área, especificamente na QMSW 2, os lotes foram destinados, pela Administração Regional do Cruzeiro, para recolocação dos oficineiros, que atuavam irregularmente em suas residências no Cruzeiro Velho, passando então a ser denominado Setor de Oficinas.

Nas QMSW foram previstos também, lotes maiores em relação aos demais, com dimensionamentos diferenciados entre eles, compatíveis com as necessidades e o porte das atividades a serem ali implantadas.

Os lotes destinados ao uso comercial de bens e de serviços, num total de 24 (vinte e quatro) unidades imobiliárias, sob a forma de “Blocos”, foram dispostos, predominantemente, ao longo da 1ª Avenida, uma das vias principais do setor, que se tornou também uma via comercial na periferia das Superquadras.

Permeando as Quadras Residenciais e Superquadras, e em seus interiores, foram dispostos os lotes destinados aos usos institucionais ou comunitários, sendo reservado um estoque de áreas para parcelamento futuro.

Em relação aos acessos viários não houve problemas maiores, pois a área era de fácil acessibilidade, circundada por grandes vias, que permitiam uma ótima conexão com o Plano Piloto e os demais núcleos urbanos. Essas vias não seriam alteradas em sua capacidade, já que possuíam uma largura condizente com a sua função, a não ser pela intensificação do fluxo de veículos.

Previu-se que, em curto prazo, não seria necessária qualquer intervenção nas mesmas. No entanto, isso não ocorreu, pois com a implantação do setor, em um breve espaço de tempo, se fez presente a necessidade do aumento da capacidade viária instalada. Para isso foi implementado o alargamento da Via denominada

Estrada Indústrias Gráficas - EIG, de modo a possibilitar maior fluidez do tráfego ocasionado pela intensificação do fluxo de veículos.

Quanto aos equipamentos públicos¹⁸ urbanos, estes seriam objeto de projeto específico a cargo de cada concessionária, salvo no caso da drenagem pluvial, que fez parte integrante do projeto urbanístico. Foram incluídos alguns lotes para equipamentos públicos comunitários, além de terem sido reservadas áreas destinadas a parcelamento futuro, obedecendo às diversas políticas dos órgãos responsáveis por cada um deles.

No entanto, em 1993 a QMSW-7, antes de ter sido objeto de alienação por parte do poder público, foi reparcelada, com a aprovação do órgão de patrimônio, e transformada na SQSW 100, destinada ao uso residencial coletivo.

Em 1996, o governo local definiu que seria benéfica, para reduzir a demanda habitacional e atender à pressão do capital incorporador, a ampliação do Setor Sudoeste, o que foi feito por meio do projeto de parcelamento, URB 21/96, MDE 21/96 e NGB 21/96 (DISTRITO FEDERAL. Brasil. Lei nº 1.101, 1996).

Foi então definido o reparcelamento da área de cerca de 35 ha (trinta e cinco) hectares, localizada entre o Hospital das Forças Armadas, Estrada de Indústrias Gráficas, o próprio Setor de Habitações Coletivas Sudoeste e Áreas Octogonais Sul - AOS.

Essa área era destinada ao Setor Hospitalar do Cruzeiro que já contava com um lote de 14,65 ha (catorze hectares e sessenta e cinco ares), doado à Secretaria de Saúde em 1970, com destinação prevista desde 1961, para um hospital distrital, mas que não havia recebido nenhuma edificação. Sendo assim, houve a eliminação do lote, após as devidas negociações.

Foram então criadas 3 (três) novas Superquadras – SQSW 105, 305 e 306, com mais 26 (vinte e seis) projeções para habitação coletiva, 4 (quatro) lotes para uso comercial, um lote para Posto de Combustível e 3 (três) lotes para uso institucional ou comunitário, com atividades de saúde, que hoje constituem o chamado Centro Hospitalar do Sudoeste – CHSW. A ocupação dessa área definiu-se em função do prolongamento da Avenida Comercial em direção à Via AO-1

¹⁸ Segundo a Lei 6.766/79 os equipamentos públicos são subdivididos em equipamentos públicos urbanos que se constituem dos sistemas de abastecimento de água, esgoto, energia elétrica, iluminação pública e telefone, e os equipamentos públicos comunitários, pelos equipamentos de educação, cultura, saúde, lazer e similares

(Contorno do Setor de Áreas Octogonais).

Em 1999, considerando fundamentada na necessidade de criar mais alternativas de habitação para atender à população de Brasília, a Terracap propôs o reparcelamento das QMSW 1 e 3, quadras ainda não alienadas, sendo então criada a SQSW 300, com 19 (dezenove) projeções, o comércio local correspondente, CLSW 300 “A” e “B”, com 7 (sete) lotes, mais um lote destinado à educação. Com todas essas alterações a poligonal do setor foi ampliada.

Em 2000, foram criadas, ainda, mais 4 (quatro) novas projeções habitacionais e incorporadas a SQSW 305, resultantes da supressão de um lote comercial promovido pelo MDE 27/00, e o reparcelamento do lote 2 do CHSW, além da introdução de sistema viário próprio. As alterações do parcelamento do setor encontram-se na Fig. 1.



Figura 1 - Alterações do parcelamento do Setor Sudoeste

Em 2004, segundo Gonzaga (2005), foi ventilada a possibilidade de ser parcelada a área do INMET, que seria suficiente para comportar 20 (vinte) projeções, mas essa possibilidade foi analisada pelo Governo, por meio da

TERRACAP, e nenhuma decisão ainda foi anunciada.

Desde a sua criação, em 1988, o setor Sudoeste pertenceu à Região Administrativa do Cruzeiro – RA XI mas em 2003, passou a pertencer à Região Administrativa Sudoeste/Octogonal – RA XXII.

Segundo Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD 2004) da Secretaria de Planejamento, Coordenação e Parcerias, possuía, à época, 46.829 (quarenta e seis mil, oitocentos e vinte e nove) habitantes.

No entanto, segundo Censo do IBGE 2000 (INSTITUTO, s.d), o Setor de Habitações Coletivas Áreas Octogonais possuía 12.000 hab (doze mil habitantes), e por já se encontrar totalmente implementado, estima-se que o Setor Sudoeste teria, em 2004, uma população de 34.829 (trinta e quatro mil oitocentos e vinte e nove) moradores.

Ainda segundo o mesmo Censo, seus habitantes possuem uma renda familiar de 24,1 SM (vinte e quatro vírgula um) salários mínimos, que corresponde a terceira maior renda do Distrito Federal, ressalvando-se que quase 50 % (cinquenta por cento) de sua população, ou seja, 44,1% (quarenta e quatro vírgula um por cento), são funcionários públicos, com uma renda “per capita” de 8,6 SM (oito vírgula seis) salários mínimos (INDICADORES, 2000).

O Setor Sudoeste se desenvolveu rapidamente (Foto 1) e já se encontra praticamente construído. Esse desenvolvimento rápido, considerando a grave crise que vinha enfrentando a política habitacional do Brasil no momento de sua concepção, deveu-se, principalmente, à carência de áreas habitacionais para a classe média dentro do Distrito Federal. Apesar da profunda crise vivenciada pelo setor habitacional, devido à extinção do Banco Nacional de Habitação (BNH) e sua incorporação à Caixa Econômica Federal (CEF), contraditoriamente, as edificações do Setor Sudoeste ocorreram, inclusive de uma forma mais acelerada, como consequência da criação de cooperativas formadas por funcionários de instituições, associações ou órgãos públicos ou privadas, que surgiram como alternativa viável para auxiliar no problema do habitar da classe média. minimizando os custos da construção por meio de seu autofinanciamento.



Imagem de Satélite – 2006 Fonte – SEDUMA

Foto 1 - Vista aérea do Setor Sudoeste

Os blocos habitacionais do Setor Sudoeste foram construídos com formas semelhantes àqueles existentes no Plano Piloto, conforme será visto no Capítulo 4 deste trabalho e, em sua maioria, ocupam áreas públicas, seja em espaço aéreo, com a construção de varandas, expansão de compartimentos, no nível do solo com torres de circulação vertical, ou em subsolo com garagens, que excedem os limites da projeção, o que permite a extrapolação do potencial construtivo determinado.

Também é muito utilizada a ocupação da cobertura e do *pilotis*, em percentuais maiores que os permitidos originalmente pelas normas edilícias.

Por este motivo, no contexto deste trabalho, torna-se de grande relevância discorrer sobre o histórico dessas permissões, considerando que as mesmas interferem significativamente na ocupação do solo das unidades imobiliárias do setor.

2.5 OCUPAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO PELA EDIFICAÇÃO

As formas administrativas para o uso especial de bem público por particulares variam desde a simples autorização ou permissão de uso, até os formais contratos de concessão de uso e de concessão de direito real de uso, além da adoção dos institutos civis do comodato, da enfiteuse (aforamento) e da locação. Estes últimos, apesar de serem institutos jurídicos próprios do Direito Privado, são utilizados pela Administração.

Considerando que nossa abordagem refere-se somente aos tipos: a) concessão de Uso e b) Concessão de Direito Real de Uso, transcrevemos a seguir suas definições, de acordo com Hely Lopes Meirelles (1987):

a) Concessão de uso - corresponde ao contrato administrativo pelo qual o Poder Público outorga a utilização exclusiva de um bem de seu domínio a um particular, para que o explore por sua conta e risco, segundo a sua específica destinação; é, normalmente, remunerada, por tempo certo ou indeterminado, sempre precedida de concorrência pública (licitação), para o contrato.

b) Concessão de direito real de uso - corresponde ao contrato, instituído pelo art. 7º do Decreto-lei nº 271, de 28.02.67, que permite à Administração transferir a utilização, remunerada ou gratuita, de terreno público ao particular, como direito real resolúvel, isto é, com duração limitada, para fins

específicos de urbanização, industrialização, edificação, cultivo, ou qualquer outra forma de exploração de interesse social.

O Decreto-Lei nº 271/67, previu, ainda, a concessão de uso de espaço aéreo sobre a superfície de terrenos públicos ou particulares, tomada em relação à projeção vertical.

No Distrito Federal são permitidas, por meio desses instrumentos, as ocupações em espaço aéreo para varandas compensação de área e expansões de compartimentos, no nível do solo para torres de circulação vertical e em subsolos para garagem, fora dos limites das projeções registradas em cartório.

Essas ocupações, exceto a última que se localiza sob o nível do solo, interferem, significativamente, no uso e ocupação do solo e, conseqüentemente, na paisagem urbana.

As primeiras ocupações de áreas públicas no Distrito Federal datam de 1967, quando editado o Código de Edificações de Brasília (Distrito Federal. Brasil. Decreto “N”, 1967). Em seu art. 92, foram permitidas, fora das projeções de habitações coletivas situadas nos Setores de Habitações Coletivas Norte e Sul, no nível do solo, a construção de torres de circulação vertical e em subsolo, as garagens, essa última com um limite máximo correspondente à metade da área da projeção.

Como naquela ocasião, todas as alterações da legislação urbanística e edilícia do Distrito Federal, eram realizadas por meio de estudos do Departamento de Arquitetura e Urbanismo – DAU da Secretaria de Viação e Obras (SVO) e encaminhadas ao CAU ou CAUMA, para referendamento, e posterior homologação por Decreto Governamental, várias foram as decisões e os decretos que alteraram essas permissões.

Por meio do Decreto 4.395, de 21 de novembro de 1978 foi alterado o constante no art. 92, no que se refere a alguns parâmetros técnicos determinados para o avanço em subsolo para garagem, inclusive o limite máximo de ocupação que passou a ser de 100%(cem por cento) da área do lote, e introduzido o instrumento urbanístico de Concessão de Uso para esse caso, que permitiu a cobrança pela área pública ocupada.

Os parâmetros determinados para o avanço ao nível do solo com torres de circulação vertical, constantes do art. 92 do citado código, foram alterados pela Decisão 93/76 – CAU e, posteriormente pela Decisão 097/77 – CAU, que também estendeu essa permissão para as demais Regiões Administrativas do Distrito Federal.

A autorização para a ocupação de espaço aéreo com a construção de varandas ocorreu em 1975, por meio da Decisão nº 21/75 – CAU, desde que se localizassem acima do *pilotis* e fossem obedecidos alguns condicionantes técnicos, tais como largura de 2,00m (dois metros) e altura máxima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) para o parapeito. Posteriormente, por meio da Decisão nº 77/80 - CAU, homologada pelo Decreto 5.336/80, essa permissão foi estendida para as diversas Regiões Administrativas do Distrito Federal, ficando excluídas as edificações com características econômicas.

O avanço em espaço aéreo para compensação de área foi permitido por meio da Decisão nº 39/76 - CAU, onde a ocupação deveria ser de, no máximo, 0,80m (oitenta centímetros), além da projeção registrada em cartório.

Em 1991, todas essas concessões foram incluídas, com algumas alterações, na Norma Geral de Construção – NGC 021 do antigo Código de Obras e Edificações de Brasília (Distrito Federal. Brasil. Decreto 13059, 1991), que era constituído por várias normas aprovadas de forma individualizada e, quando de sua conclusão, aprovado em sua totalidade pelo Decreto 13.059, de 08 de março de 1991 e ratificado pelo Decreto nº 16.677, de 11 de agosto de 1995. Sendo assim, a citada NGC foi aprovada anteriormente à finalização do referido código também pelas Decisões 29/90 do Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente - CAUMA, e homologada pelo Decreto nº 12.777, de 07/11/90.

Nessa norma foi permitido que o avanço em subsolo para garagem ocupasse até 155% (cento e cinquenta e cinco por cento) da área da projeção, e que a compensação de área pudesse atingir um máximo de 1,00m (um metro), além dos limites da projeção. Até a edição do citado código somente para o avanço em subsolo era utilizado o instrumento urbanístico de concessão de uso, com cobrança por sua ocupação, ficando as demais ocupações isentas de qualquer tipo de pagamento.

Em 1998 foi editada a Lei Complementar nº 130, regulamentada pelo Decreto nº 20.096/99, que incorporou todas essas permissões com algumas alterações e, permitiu, ainda, a ocupação de espaço aéreo com a expansão de compartimentos, as passagens de pedestres e a ocupação de área pública, no nível do solo e subsolo, para instalações técnicas necessárias à edificação, além de fornecer os critérios para cobrança dessas ocupações, com base no instrumento urbanístico da Concessão de Direito Real de Uso.

No que se refere à expansão de compartimento, é importante esclarecer que essa autorização veio apenas consolidar a legislação existente, emanada do Poder Legislativo, que autorizava o fechamento das varandas, sobre o parapeito, com elemento que possuísse transparência visual. Deve-se ressaltar que, a maioria das varandas existentes nos blocos residenciais, construídos e habitados, já havia sido incorporada ao ambiente de que faziam parte. Dessa forma, a expansão permitida apenas legalizou uma prática usual na cidade. No entanto, devido a um vício de redação, essa expansão de compartimento passou a ser viável de ocorrer em qualquer compartimento ou ambiente da unidade imobiliária, o que proporcionou uma majoração do dimensionamento das projeções, com o acréscimo dos compartimentos sob forma de varandas, aumentando, sobremaneira, o uso do espaço público.

Em 2001, por meio da Lei Complementar nº 388, regulamentada pelo Decreto nº 22.243/01, passou a ser utilizado o instrumento jurídico da Concessão de Uso, e foram complementados alguns parâmetros técnicos e jurídicos que se faziam necessários, além de ser permitida a ocupação de área pública em subsolo e espaço aéreo, para implantação de infra-estrutura urbana, que não havia sido contemplada anteriormente, passando o Poder Público a cobrar por essa ocupação. Contudo, a essência da legislação anterior não foi alterada.

Essa legislação, considerando a Ação Direta de Inconstitucionalidade promovida pelo Ministério Público do Distrito Federal, foi declarada inconstitucional por vício de iniciativa, e o Distrito Federal, no momento, aguarda nova legislação para tal fim.

2.6 UTILIZAÇÃO DO *PILOTIS* E DA COBERTURA DAS EDIFICAÇÕES

Dando continuidade ao espaço público da Superquadra, o Memorial do Plano Piloto previu que o pavimento térreo seria em *pilotis*, ou seja, que a edificação seria suspensa do chão por pilares de sustentação. O documento Brasília Revisitada ratificou tal determinação e voltou a insistir que as unidades de habitações coletivas tivessem seis pavimentos, edificadas sobre piso térreo em *pilotis*, livre de quaisquer construções que não se destinassem a acessos e portarias.

No entanto, desde 1967, o Código de Edificações de Brasília (Distrito Federal. Brasil. Decreto “N”, 1967) em seu art. 155, permitia a construção de vestíbulos, apartamento de zelador com o máximo de 2 (dois) quartos, dependência para faxineiro, com quarto e banheiro, depósito de lixo e dependência ou quadro de medidores, desde que essas áreas fechadas não ultrapassassem a 40% (quarenta por cento) da área da projeção. Era prevista, ainda, uma área pavimentada, também com metragem quadrada equivalente a 40% (quarenta por cento) da área da projeção, destinada a recreação e circulação. Posteriormente, a Decisão nº 56/77–CAU, alterou essa redação, ratificando o percentual máximo a ser ocupado por essas áreas fechadas, e incluiu a possibilidade da existência de salão de festas e reuniões com pequenas instalações de serviço e sanitário, além de depósito para material de limpeza. Essa permissão foi recepcionada pelo Código de Obras e Edificações de Brasília (1991), que incluiu, ainda, a possibilidade da existência de guarita e compartimentos para guarda de bicicletas.

A permissão para ocupação da cobertura com atividades de lazer e recreação nas projeções destinadas a habitações coletivas data da década de 70. Foi permitida por meio da Decisão 28/76, homologada pelo Decreto nº 3.253/76, com um percentual máximo de 40% (quarenta por cento) da área da projeção, em caráter privativo. Essa redação possibilitou a aprovação dessa ocupação tanto como área privativa do condomínio, quanto para a unidade domiciliar do último pavimento.

Posteriormente, foi editada a Decisão nº 86/76-CAU, que além de definir alguns outros parâmetros técnicos, estendeu a permissão para todos os edifícios de habitação coletiva do Distrito Federal. Dez anos depois, foi editada a Decisão nº 172/86-CAU, que ratificou a sua destinação para lazer, e o seu vinculamento à

edificação, ou seja, que a mesma não pudesse se constituir em unidade imobiliária autônoma. No ano de 1987, quando da edição da Decisão 39/87-CAU, foi determinado que essa utilização seria privativa do condomínio, ou seja, para uso comum, mas logo no mesmo ano, por meio da Decisão 52/87-CAU, homologada pelo Decreto nº 10.440/87, foi extinta essa obrigatoriedade. Em 1991, o Código de Obras e Edificações de Brasília (1991) acolheu essa permissão, e definiu critérios técnicos mais claros para essa ocupação.

Em 1998, por iniciativa da Câmara Legislativa, foi editada a Lei nº 2.046/98, alterada pela Lei nº 2.325/99, que estabeleceu normas para aproveitamento de cobertura e do *pilotis* dos prédios residenciais, consolidando todas as permissões anteriores.

Essas ocupações vem sendo objeto de inúmeras reclamações e ações judiciais, tanto por parte do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT), quanto do Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, que consideram essas ocupações contrárias ao tombamento da cidade, pois estariam interrompendo o livre acesso ao pavimento térreo e criando-se um sétimo pavimento, o que desvirtuaria o projeto original do urbanista Lúcio Costa.

Assim, com o relato ora apresentado que se supõe ter sido de grande relevância para o contexto deste estudo, passa-se a discorrer, no capítulo seguinte, sobre o referencial teórico a ser utilizado no desenvolvimento deste trabalho.

“O urbanismo é uma ciência, uma técnica e uma arte ao mesmo tempo, cujo objetivo é a organização do espaço urbano visando o bem-estar coletivo – através de uma legislação, de um planejamento e da execução de obras públicas...”

Bezerra Baltar

CAPITULO 3

REFERENCIAL TEÓRICO

Após o breve histórico sobre normas e diretrizes urbanísticas no Distrito Federal e, principalmente, sobre a criação do Setor Sudoeste, faz-se necessário, para o contexto do presente trabalho, discorrer sobre os elementos utilizados na presente pesquisa, de modo a fornecer um embasamento teórico que possibilite compreender a análise urbana objeto deste estudo.

3.1 DIMENSÃO FUNCIONAL DO DOMÍNIO DO SOLO DOS DIVERSOS ESPAÇOS

Cabe à arquitetura, entendida como a ciência que elabora projetos edílios e urbanos, uma série de papéis que vão desde intermediar a relação do homem com o meio ambiente natural até ser objeto da percepção humana. Constitui-se, portanto, em um veículo dos mais diferentes símbolos, significados e linguagens e, ainda, resultante de uma série de fatores, como programas, tecnologias, estruturas econômicas, relações de poder, mercado, etc. (SDCHANAIDT, citado por Gunther, 1995)

Entende-se, então, que a arquitetura possibilita relações entre as pessoas e os espaços construídos, levando-se em consideração valores ecológicos, éticos e estéticos, e a conseqüente apropriação destes espaços transformados, de modo a atender várias expectativas. A composição desses espaços urbanos por meio de diferentes aspectos e seus atributos morfológicos pode promover formas urbanas diferenciadas, além de produzir efeitos desejáveis para a caracterização espacial de

uma determinada área urbana.

Segundo Holanda (2002) a análise do desempenho do espaço arquitetônico, abrange aspectos ou dimensões, dentre elas a funcional, que por um lado relacionam atributos morfológicos do espaço arquitetônico – existente ou projetado – e, por outro, as expectativas humanas diante desses espaços.

Nesses termos, Gunter (1995), desdobra o aspecto funcional em subdimensões próprias, caracterizadas como a quantidade de espaço disponível para as atividades (quantitativa), a adequabilidade configurativa dos espaços em relação às atividades (qualitativa), e sua disposição no contexto urbano (relacional).

A subdimensão quantitativa corresponde ao total de espaço necessário ao desenvolvimento de certa atividade, ou seja, se o potencial construtivo permitido atende às expectativas em questão. A subdimensão qualitativa corresponde a maior ou menor adequabilidade da configuração dos espaços ao funcionamento da atividade a ser desenvolvida e, a última subdimensão, diz respeito ao inter-relacionamento existente entre esses espaços e sua vinculação.

Em complemento ao assunto, Belo (2002) estabeleceu um método para identificar áreas correspondentes ao desempenho dos usos. Nessa ótica, todo e qualquer uso está composto por várias atividades que necessitam de área e forma específica para seu desempenho que, no seu conjunto, constituem um tipo mórfico relativo a cada uso. Esses tipos são variados e estabelecem diferentes funções, inter-relações entre eles, como compatibilidades, incompatibilidades, incomodidades, contigüidades, determinadas pela situação e localização na malha urbana. Áreas, formas, funções e localizações espaciais determinam a natureza do uso, como sendo atributos ou qualidades inerentes e intrínsecas a cada um deles. Essas inter-relações são viabilizadas pela circulação e acessibilidade que por sua vez também determinam áreas específicas, segundo um estudo de tráfego, para o desempenho da mobilidade e acessibilidade.

Assim, a Dimensão Funcional pode ser entendida no modo com que as pessoas se relacionam com o espaço, visando satisfazer todas as suas expectativas e procurando atender todas as suas necessidades, tanto materiais quanto emocionais.

Com base nessa definição, são analisadas, no contexto deste trabalho, as Superquadras do Setor Sudoeste, além de suas atividades complementares, de modo a avaliar se em alguma medida respondem à expectativa de atendimento aos moradores, e se os espaços são adequados e eficientes.

Segundo Panerai (2006), a análise urbana deve ser realizada pela identificação de cada um dos conjuntos, pelo estudo de sua lógica e de suas relações, indo além da proposição de Carlo Aymonino (apud PANERAI, 2006), de observar “*a relação entre a tipologia dos edifícios e a forma urbana*” e estudar suas variações.

Constata-se, pois, as relações entre estes conjuntos se constituem em um sistema bastante complexo, à imagem e semelhança da própria cidade, e no presente caso, do próprio setor. Portanto, essa análise, conforme discorrido na Introdução deste trabalho, será realizada com base em dois sistemas já citados: Sistema do Domínio do Solo nas Unidades Imobiliárias e Sistema de Espaços Públicos de uso comum do povo, além do Parcelamento propriamente dito.

3.2 ABORDAGEM QUANTO AO PARCELAMENTO

Um parcelamento está composto basicamente por lotes e vias, associados em uma relação biunívoca formal de interdependência. A Lei Federal nº 6766/79, alterada pela Lei nº 9.785/99, considera parcelamento como “a subdivisão da gleba em lotes, destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.”

Dessa forma, o parcelamento é o fundamento para a existência do tecido urbano, pois a via conduz de uma área à outra, de um setor a outro, mas está intimamente relacionada à distribuição dos lotes (PANERAI, 2006). Essa relação, segundo o mesmo autor, também estrutura a massa edificada, pois o lote ou a projeção são unidades do solo urbano organizadas a partir da via, onde a submissão do espaço construído ao espaço público tem duas conseqüências: 1) permite que haja uma solidariedade entre os edifícios, mesmo que pertencentes a épocas e tipos

diferentes e, 2) cria características diferenciadas no interior da parcela, que ocorrem em todos os lotes edificados. Acrescenta, ainda, que elas asseguram o funcionamento do tecido, o jogo entre permanência e mudança, sua capacidade de se renovar sem por em xeque a unidade de conjunto.

Essas conseqüências são focalizadas sob uma ótica arquitetônica unidirecional, com base em uma supremacia dos espaços públicos sobre os privados, ou da via sobre o lote. No entanto, no uso prático das cidades as relações funcionais indicam que as alterações nos espaços viários, sejam físicas ou operacionais, promovem alterações nos usos (residenciais, comerciais, institucionais, etc), bem como as alterações na ocupação ou natureza desses usos geram disfunções funcionais nos espaços viários.

No contexto do urbano, a junção de lotes e vias promove a constituição de uma configuração e de uma estrutura urbana superposta, onde as diferentes práticas dos usos se desenvolvem no interior de lotes, e cujas funções de interdependências entre essas práticas, são viabilizadas pela possibilidade da circulação e acessibilidade se desenvolverem nos espaços viários.

Constitui-se, objetivamente, uma relação funcional entre espaços públicos e privados, onde cada um deles e a seu modo realiza atividades complementares para a viabilidade dos usos e funções urbanas, sem que se verifique ou haja a necessidade de supremacia do sistema viário ou do emparedamento edilício, um sobre o outro (BELO, 2002).

3.2.1 A PERCEPÇÃO DO ESPAÇO URBANO PELOS USUÁRIOS

A morfologia urbana é um estudo relacionado à imagem, à leitura, isto é, à percepção que os indivíduos fazem dos objetos arquitetônicos e urbanos. Serve para estudar a forma urbana, nas suas características físicas exteriores, e na sua evolução no tempo. Dentro desses elementos serão estudadas as formas edilícias, que são fundamentais na conformação dos espaços urbanos.

Os tipos de edificações, de acordo com Kolsdorf (1988), são entendidos como conjuntos de características essenciais formalizados a partir da volumetria

(altura, largura e profundidade), da configuração da forma da cobertura (telhado) e de elementos de fachadas.

A arquitetura urbana surge do respeito a uma regulamentação do Poder Público, e é resultante de um consenso que se estabeleceu quanto a usos correntes: alinhamentos, construções geminadas, disposição de pátios, etc. A análise tipológica das edificações nos permite identificar, *a posteriori*, esses tipos constituídos oferecem uma articulação lógica. Isto é, ao invés de considerar objetos isolados, ela os apresenta como um conjunto e deixa evidente que a produção do espaço construído se apóia em uma estrutura anterior, pré-fixada.

Isso demonstra, confirma Panerai (2006) a importância dos diversos níveis de leitura do espaço urbano: 1) o lote edificado, ou seja, o edifício ancorado no chão e caracterizado por uma relação específica com o seu entorno, 2) o agrupamento de lotes, que revela a organização elementar do tecido e, conforme o período de formação, sua localização na cidade, e o relacionamento entre as diversas atividades. O estudo desses dois níveis permite observar um primeiro aspecto das relações tipo edificado e forma urbana. Isso demonstra a relação dialética, e não causal, entre a tipologia dos edifícios e a forma urbana,

3.3 ABORDAGEM QUANTO AO SISTEMA DE DOMÍNIO DA UTILIZAÇÃO DO SOLO EM UNIDADES IMOBILIÁRIAS

O Sistema de Domínio da Utilização do Solo nas unidades imobiliárias, no contexto deste trabalho, conforme já abordado no Capítulo I, é entendido como a possibilidade de usufruir o solo por meios legais, ou seja, o uso e a ocupação da unidade imobiliária com a edificação, ao nível do solo, ou nos planos superpostos, conhecidos como pavimentos, relacionados de forma sistêmica com a circulação e a acessibilidade.

Como referencial teórico são analisados os seguintes tópicos: a) as edificações, b) as atividades nas edificações, c) o domínio do solo nas edificações; e e) o uso do espaço público pela edificação

3.3.1 AS EDIFICAÇÕES

Os usos e as ocupações das unidades imobiliárias torna-se de grande relevância para este trabalho, pois, do ponto de vista funcional, são eles que assumem distintas formas e áreas para se viabilizarem, e funções pré-estabelecidas no atendimento às expectativas dos usuários. Esses elementos possibilitam a existência da homogeneidade de um bairro, concretizada pelos tipos de edificações. Corresponde ao conjunto de elementos que se inter-relacionam, relativo ao espaço útil e necessário para o seu desempenho, pois todo uso, por possuir uma natureza distinta, se caracteriza por um espaço, traduzido na área do lote e potencial construtivo, definido pelas Taxas de Ocupação e de Construção, determinadas pela legislação. Também esse uso não tem significado intrínseco separado da atividade humana, pois gera um sistema de práticas sociais que propiciam uma determinada presença de pessoas nesses espaços (AZEVEDO, 1988).

As edificações também introduzem a dimensão vertical, fator de grande relevância no tecido urbano, pois a altura dos edifícios pode revelar lógicas volumétricas que se superpõem ao parcelamento, e a morfologia urbana caracterizada pelos tipos de edificações e de suas fachadas, atua como ferramenta de produção do espaço construído.

No contexto do presente estudo, onde são abordados o uso e ocupação do solo, faz-se necessário discorrer sobre eles, de modo a identificar o conjunto a ser tratado.

3.3.2 AS ATIVIDADES NAS EDIFICAÇÕES

Urbanisticamente, o termo “uso” se refere tanto para a destinação prevista para as unidades imobiliárias, sejam do tipo lote ou projeção, bem como para as demais atividades possíveis de serem instaladas numa mesma edificação a ser construída, e também a utilização prevista para os espaços destinados aos equipamentos urbanos¹⁹ e comunitários, sistema viário, áreas de uso comum do

¹⁹ A Lei 6.766/78 define equipamento urbano como os equipamentos públicos de abastecimento de água, serviços de esgotos,

povo, espaços livres e áreas “*non aedificandi*”, constantes de um parcelamento.

Em relação aos usos funcionais passíveis de ocorrer nas edificações do Distrito Federal é adotada a “Tabela de Classificação de Atividades²⁰”, que usa uma linguagem uniforme em todos os órgãos do Governo local, e engloba uma gama de atividades.

Nessa tabela os usos são classificados como:

- 1) Residencial – habitações coletivas e individuais;
- 2) Comercial de bens e de serviços – atividades de comércio de bens e de prestação de serviços;
- 3) Coletivo – atividades institucionais e comunitárias, inclusive os equipamentos comunitários citados na Lei Federal 6.766/79;
- 4) Industrial – indústrias extrativas e de transformação, e;
- 5) Rural – atividades rurais, incluídas as atividades referentes ao lazer rural.

Esses usos se referem, especificamente, ao uso funcional das unidades imobiliárias constituídas. Procurou-se fugir da terminologia uso ou até uso e ocupação do solo pelas edificações, para evitar algum tipo de conflito semântico, conforme tem ocorrido com alguns profissionais do direito, com o “uso do bem público ou privado” constante do Código Civil Brasileiro, que se refere, especificamente, ao uso do solo urbano ou rural²¹, que são objeto de Planos Diretores.

3.3.3 O DOMÍNIO DO SOLO NAS EDIFICAÇÕES

A terminologia “domínio”, entendida como a possibilidade de usufruir o solo por meios legais, corresponde ao aproveitamento ao nível do solo e planos superpostos (pavimentos), quando da construção das edificações, definidas pelas: a) Taxa de Ocupação e b) Taxa de Construção, constantes da legislação urbanística, que correspondem ao potencial construtivo permitido para a unidade imobiliária.

energia elétrica, coletas de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado.

²⁰ Essa Tabela de Classificação de Atividades vigente no DF, foi aprovada por meio do Decreto nº 19.071/98.

²¹ O uso do solo urbano e rural constante do Código Civil Brasileiro é classificado como: uso comum do povo, uso especial e uso dominial.

3.3.3.1 TAXA DE OCUPAÇÃO

A Taxa de Ocupação pode ser máxima, mínima ou obrigatória e implica em uma metragem quadrada do terreno, definida em determinado percentual da área do lote, passível de ser ocupada pela edificação.

O Código de Edificações do Distrito Federal (DISTRITO FEDERAL. Brasil. Lei 2.105, 1998) conceitua tal termo como o percentual previsto na legislação de uso e ocupação do solo que determina a superfície do lote ocupada pela projeção horizontal da edificação ao nível do solo.

Esse parâmetro visa garantir a permeabilidade do solo, com vistas a facilitar a absorção das águas pluviais nas áreas não construídas ou pavimentadas e, no caso de lotes adjacentes, possibilita uma melhor aeração e iluminação dos ambientes, permitindo a penetração mais fácil dos ventos e do sol entre as edificações e na própria edificação, além de evitar a devassabilidade entre construções vizinhas.

Além disso, conforme Gouvêa (2003), ter as áreas adjacentes às edificações entremeadas com áreas de vegetação, com o intuito de que seja utilizada a inércia térmica da terra para reduzir a temperatura dos pisos expostos à radiação diurna e, dessa forma, minimizar o calor transmitido pelas faixas de rolamento asfaltadas, proporcionando um maior conforto térmico, e uma melhor qualidade ambiental urbana.

Às vezes a Taxa de Ocupação não é representada de forma explícita, mas surge da obrigatoriedade constante da legislação urbanística, de serem mantidos afastamentos mínimos obrigatórios das divisas dos lotes, definindo assim, uma área máxima a ser ocupada pela edificação.

Os lotes e projeções isolados e circundados por áreas verdes, a Taxa de Ocupação pode chegar a 100% da área do lote, uma vez que todos esses elementos ficam garantidos.

3.3.3.2 TAXA DE CONSTRUÇÃO

A Taxa de Construção serve para indicar as áreas máximas, mínimas ou obrigatórias que a construção a ser edificada no lote poderá atingir, ou seja, o potencial construtivo permitido. Também, pode ser estabelecida por meio do Coeficiente de Aproveitamento, que nesse caso, corresponde a um índice, diferentemente do primeiro que corresponde a um percentual, mas ambos se referem à metragem quadrada do terreno, e equivalem a um total correspondente à área permitida para a edificação. O Código de Edificações do Distrito Federal (DISTRITO FEDERAL. Brasil. Lei 2.105, 1998) define esses parâmetros, respectivamente, como:

Taxa de Construção - percentual previsto na legislação de uso e ocupação do solo que determina a área de construção de edificação.

Coeficiente de Aproveitamento - índice previsto na legislação de uso e ocupação do solo que determina a área máxima de construção de uma edificação.

Esse potencial construtivo, quando não consta explicitamente da legislação resulta, também, da Taxa de Ocupação do lote combinada com o número máximo de pavimentos permitidos para a edificação.

As edificações resultantes da aplicação da legislação de uso e ocupação do solo, possuem grande relevância no desempenho da forma espacial, e podem contribuir, diretamente, para a configuração da paisagem urbana de um determinado setor.

3.3.4 O USO DO ESPAÇO PÚBLICO PELA EDIFICAÇÃO

O uso do espaço público pelo particular depende de lei autorizativa, pois importa na alienação de parcela da área de domínio público, razão pela qual a Lei Federal impõe o seu registro em livro especial, no cartório imobiliário competente, tanto para sua constituição, quanto para o seu cancelamento.

O interesse social é condição básica para outorga da concessão de direito real de uso, e corresponde a tudo que se vincula à solução ou atenuação de

problemas sociais. Se ele faltar, o ato é nulo, cabendo o remédio da ação popular para declaração de sua nulidade (BRASIL. Lei nº 4.717, 1965, arts. 1º e 2º).

Juristas renomados dizem que o instituto da *concessão de direito real de uso* possibilitou o renascimento, até a publicação do novo Código Civil, em 2002, do antigo instituto do *direito de superfície*, que prevê a propriedade - separada do solo. Corresponde ao direito real autônomo, temporário ou perpétuo, de fazer e manter construção ou plantação sobre ou sob solo alheio, pois pode não ser propriedade de quem constrói ou planta.

A ocupação do espaço público no Distrito Federal é permitida desde a sua criação, por meio de legislações específicas que foram alteradas ao longo do tempo, conforme discorrido no Capítulo II. No Setor Sudoeste essa ocupação se faz presente de forma significativa nas projeções das Superquadras, resultando em avanços de espaço aéreo, no nível do solo ou em subsolo, a depender de sua característica.

Em espaço aéreo são permitidas as compensações de áreas, varandas e expansões de compartimentos, no nível do solo, torre de circulação vertical, e em subsolo, garagens. Essas permissões interferem na ocupação do solo, na medida em que permitem espaços construídos que excedem o potencial construtivo máximo permitido pela legislação urbanística.

3.3.4.1 COMPENSAÇÃO DE ÁREA

De todas as permissões para ocupações de áreas públicas, a única que não implica em aumento do potencial construtivo se refere ao instrumento denominado compensação de área. Esse instrumento foi conceituado no Código de Edificações do Distrito Federal (DISTRITO FEDERAL. Brasil. Lei 2.105, 1998), como a permuta entre avanços e reentrâncias no perímetro externo de edificações, acima do pavimento térreo, mantida a equivalência de área do pavimento.

Ele possibilita que a projeção, essencialmente retangular, tenha maior flexibilização, contribuindo para que o partido arquitetônico seja mais coerente e haja uma distribuição mais racional dos compartimentos das unidades residenciais. No

entanto, não existe qualquer acréscimo de área dos pavimentos, já que a área que avança fora da projeção é compensada pela existência de áreas vazias no interior da mesma.

3.3.4.2 UTILIZAÇÃO DE ESPAÇO AÉREO PARA VARANDAS E EXPANSÃO DE COMPARTIMENTOS

As varandas são permitidas, em área pública, nos pavimentos acima do *pilotis*, com avanço máximo de 2,00m (dois metros), desde que respeitados vários condicionantes, dentre eles afastamentos em relação às vias e estacionamentos mais próximos. A expansão de compartimento implica, em última análise, na incorporação dessas varandas aos compartimentos ou ambientes a que estejam vinculadas e obedece aos mesmos condicionantes determinados para as varandas.

3.3.4.3 UTILIZAÇÃO DE ÁREAS PÚBLICAS NO NÍVEL DO SOLO E SUBSOLO

As Torres de Circulação Vertical em área pública, compostas de, no máximo, caixa de escada e seus patamares, rampas e seus patamares, poços de elevadores e seus vestíbulos, compartimentos para recipientes de lixo e poços técnicos, são permitidas em toda a altura da edificação, desde a garagem em subsolo até o último pavimento da edificação. Também obedecem a limites para o seu avanço em área pública.

No que se refere ao avanço em área pública em subsolo para construção exclusiva de garagens, o limite é de 155% da área da projeção registrada em cartório. No entanto, dentre os condicionantes determinados, não podem avançar sobre vias, de modo a prejudicar a rede de infra-estrutura de águas pluviais e, quando sob estacionamentos ou áreas verdes, devem ter lajes de cobertura calculadas para receber sobrecarga de jardins e de veículos pesados.

3.3.4.4 AMPLIAÇÃO DE USOS NAS ÁREAS DE PILOTIS E PERMISSÃO DE USO DE COBERTURAS

A ampliação de usos nas áreas de pilotis e a permissão de uso de coberturas nas projeções de habitações coletivas, conforme discorrido no Capítulo 2, datam da década de 60 e são extremamente utilizadas no Setor Sudoeste, assim como já se faziam presentes nas projeções do Plano Piloto.

Apesar de ser permitida a ocupação do *pilotis* com residência para zelador, dependência para faxineiros, salão de festas, além de depósito para guarda de bicicletas, dentre outros, essa ocupação não pode exceder a 40% de sua área, o que possibilita que a área restante seja destinada a livre circulação de pedestres e moradores. Além disso, existem determinações que obrigam a manutenção de afastamentos dos limites das projeções e de comprimento máximo para essas construções, o que ratifica as características marcantes desse pavimento, que é a de permitir que a edificação se mantenha em nível elevado em relação a ele e que se constitua em uma extensão da área pública da Superquadra.

A ocupação da cobertura, para que não caracterize um sétimo pavimento, não pode atingir os limites da projeção e deve manter um afastamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) em todo o seu perímetro. Ela é destinada a lazer e recreação, e tanto pode fazer parte da unidade domiciliar do último pavimento, quanto se constituir em área de lazer do condomínio, mas, em nenhuma hipótese, poderá se qualificar como unidade imobiliária autônoma. Vários parâmetros relacionados à sua altura e utilização também são determinados na legislação específica.

3.4 ABORDAGEM QUANTO AO SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS DE USO COMUM DO POVO

O Sistema de Espaços Públicos é entendido no contexto deste trabalho como correspondente ao conjunto de elementos que não se constituem em unidades imobiliárias: a rede de vias e calçadas, caracterizadas pelos logradouros públicos destinados à circulação motorizada e não motorizada, e os espaços caracterizados pelos demais logradouros públicos, como praças, parques, jardins, reservas florestais e áreas livres destinadas à vegetação.

3.4.1 REDE DE VIAS

A rede de vias, que formam a malha estruturadora dos núcleos urbanos, é o meio físico por onde se realizam os deslocamentos da circulação, seja a pé, motorizado ou não motorizado, permitindo a acessibilidade e a circulação e relacionando os usos e as ocupações do solo dentro da estrutura urbana. Essas vias mantêm estreita relação entre si, pois o desempenho de determinado uso, entre suas diferentes modalidades, gera funções que apresentam situações relacionais possíveis de serem identificadas, e que são viabilizadas pelos espaços de circulação.

A acessibilidade aos diversos tipos de uso (atividades) dentro do perímetro urbano, encontra-se diretamente relacionada ao dimensionamento das vias e inclui dois tipos de relação que demandam espaço público: a) a relação dos usos com a via e b) da via com a estrutura urbana.

No presente trabalho analisa-se o espaço público de uso comum do povo como um sistema, ou seja, aquele que organiza o tecido urbano, não deixando de considerar a hierarquia das vias e o papel que elas têm na estruturação da forma urbana.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997), e adaptado na Norma de Sistema Viário (DISTRITO FEDERAL, Brasil. Decreto nº 26.048, 2005), a classificação funcional das vias urbanas abrange quatro categorias: a) Via de

Trânsito Rápido, b) Via Principal ou Arterial, c) Via Secundária ou Coletora e d) Vias Locais, que possuem dimensionamentos e funções diferenciadas. Essa hierarquização dentro da malha urbana possibilita uma atenção maior quanto à localização, situação e natureza do uso a ser instalado, de modo a não proporcionar transtornos para os usuários e moradores das proximidades.

Neste contexto, é a acessibilidade que possibilita essa interação entre os usos. Essa comunicação torna-se possível de ser identificada pelas relações de compatibilidade, complementaridade e incompatibilidade, dentre outras, viabilizada pelos espaços de circulação, que existe entre os usos.

Os espaços requeridos pela acessibilidade, seja motorizada ou não, segundo Belo (2002), podem ser identificados em dois momentos no trânsito das cidades: a) em seu estado de movimento (capacidade e forma das vias) e b) em seu estado de repouso (estacionamentos, garagens, bicicletário, etc), e podem assumir várias formas com desempenhos diferenciados, quais sejam, transporte individual, coletivo, de massa ou não motorizado.

Portanto, a acessibilidade é concretizada pela circulação, correspondente aos diferentes deslocamentos de pessoas, veículos e bens na malha viária, e tem como função principal constituir a interligação das atividades tanto urbanas quanto rurais. Por ser uma ação, ou melhor, um movimento, necessita de um meio físico para concretizar suas ações de deslocamentos. Assim, segundo o mesmo autor, para que seja viabilizado o deslocamento vetorial da circulação, ou seja, área para circular a pé, de ônibus, de bicicleta e de automóvel, faz-se necessária a utilização da morfologia da rede de vias ou sistema viário que são constituídos de pistas, calçadas, áreas verdes, canteiros centrais, ilhas ou divisores físicos e acostamentos, condicionados a um conjunto de sinais e dispositivos de segurança colocados na via pública, de modo a garantir sua utilização adequada e possibilitar melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres.

A rede de vias, por corresponder ao conjunto de itinerários e que utiliza vários dispositivos de controle para os deslocamentos definidos sobre um Sistema Viário, possibilita a circulação e a acessibilidade e define as condições de utilização do meio físico onde os deslocamentos se concretizam. Corresponde, pois, a um conjunto de parâmetros, elementos e fatores que se integram ao Sistema de Uso e Ocupação, de modo a estabelecer uma hierarquia funcional entre as diversas vias

de um setor, com a intenção de proporcionar deslocamentos harmoniosos.

3.4.2 DEMAIS LOGRADOUROS PÚBLICOS

Os espaços públicos que no contexto deste trabalho correspondem aos demais logradouros públicos como praças, parques, jardins, reservas florestais e áreas livres destinadas à vegetação, se integram ao parcelamento e são de fundamental importância para proporcionar maior agradabilidade e prazer aos moradores. São espaços destinados à contemplação, e contribuem, essencialmente, para o controle dos aspectos bioclimáticos, causado pela implantação do parcelamento, melhorando os níveis de poeira, umidade do ar, etc. Além disso, são os principais responsáveis pelos locais de encontros sociais, que colaboram para a melhoria da qualidade da vida urbana.

“Não menos evidente é o fato de que – por todas as razões – a capital é histórica de nascença, o que não justifica mas exige que se preserve, para as gerações futuras, as características fundamentais que a singularizam.” Lúcio Costa

CAPITULO 4

CARACTERIZAÇÃO ATUAL DO SETOR SUDOESTE

Neste capítulo procede-se a uma caracterização atual do Setor Sudoeste, com a descrição das variáveis físico-espaciais e dos tipos morfológicos considerados para o Sistema de Domínio da Utilização do Solo nas Unidades imobiliárias e o Sistema de Espaços Públicos de Uso Comum do Povo, além da abordagem sobre o seu parcelamento propriamente dito.

Antes, porém, será dado um panorama geral sobre como ocorreu a implantação do setor, uma vez que não seria possível estudar uma área do setor sem que fosse entendido o contexto em que ele se insere, apesar deste estudo tratar, especificamente, das Superquadras e suas atividades complementares. Nesse sentido, discorre-se sobre as demais áreas componentes do setor, de um modo mais abrangente, porém, menos aprofundado.

O Setor Sudoeste, no contexto deste trabalho, será entendido como um conjunto edificado em suas múltiplas dimensões, com características culturais de um momento histórico definido, criado para satisfazer determinadas expectativas sociais e atendimentos funcionais.

Conforme visto no Capítulo 2, teve a concepção do seu projeto urbanístico determinado por meio da URB e do MDE 147/88, que continham a essência da proposta, ou seja, a determinação espacial dos diversos tipos de edificações relativas a seus usos: Superquadras (SQSW), Quadras Residenciais (SQRSW), Comércio Locais (CLSW), Quadras de Uso Misto (QMSW), Centro Comercial (CCSW) e equipamentos públicos urbanos e comunitários.

Como a implantação do setor ocorreu em fases distintas, seguindo a demanda por habitação no Distrito Federal, as várias etapas não foram planejadas em conjunto, sendo resultantes de modificações do projeto urbanístico inicial. Foram elaborados Memoriais Descritivos (MDE's) independentes para cada área, com a determinação de condicionantes e diretrizes específicas. Com vistas a uma maior clareza de como essas áreas foram sendo criadas, elaborou-se o Quadro I a seguir, onde constam os Memoriais Descritivos pertinentes a cada uma delas.

Tendo em vista ter sido a legislação urbanística determinada, de acordo com a demanda de cada momento, para conjuntos de lotes que formam áreas específicas, foi concebida uma tipologia diferenciada e repetitiva para cada tipo de quadra dentro do setor, com exceção de alguns lotes institucionais destinados a equipamentos públicos comunitários²² que ficaram para posterior legislação.

Com esses MDE's foram elaboradas as respectivas Normas de Edificação, Uso e Gabarito – NGB's para cada área, lote ou conjunto de lotes, e neles constam parâmetros urbanísticos a serem obedecidos. As NGB's são constituídas, por exigências urbanísticas, separadas em 18 itens, utilizados conforme a especificidade da área ou do lote: 1)Localização, 2)Plantas de parcelamento, 3)Usos permitidos, 4)Afastamentos mínimos obrigatórios, 5)Taxa de Ocupação, 6)Taxa de Construção, 7)Pavimentos, 8)Altura da edificação, 9)Estacionamento ou garagem, 10)Taxa mínima de área verde, 11)Tratamento das divisas, 12)Castelo d'água, 13)Residência de zelador, 14)Guarita, 15)Tratamento das fachadas, 16)Galerias, 17)Acesso e 18)Disposições gerais.

²² Segundo a Lei 6766/78 equipamento comunitário corresponde aos equipamentos públicos de educação, cultura, saúde, lazer e similares.

Quadro 1- Memoriais Descritivos do Setor Sudoeste

MEMORIAL DESCRITIVO	ÁREA
MDE 147/88	QMSW 4, 5, 6, CLSW 1 à 24, QRSW 1 à 8
MDE 01/89	SQSW 304
MDE 43/89	SQSW 104
MDE 92/89	SQSW 504
MDE 134/89	SQSW 103
MDE 137/89	SQSW 303
MDE 171/89	QMSW 2
MDE 02/90	SQSW 102
MDE 04/90	SQSW 101
MDE 07/90	SQSW 301
MDE 35/90	SQSW 302
MDE 96/93	QMSW 1 E 3 e SQSW 100
MDE 168/93	EQSW 101/102, 103/104, 301/302, 303/304, E 304/504
MDE 25/94	CCSW 5 e 6, CLSW 504, e EQRSW 2/3
MDE 40/95	CCSW 1, 2, 3 e 4
MDE 21/96	SQSW 105, 305 e 306, e CLSW 26 a 31
MDE 27/97	ÁREAS PARA ESTACIONAMENTOS - CLSW
MDE 65/98	QMSW 6 – Área para CAV
MDE 54/99	Reparcelamento QMSW 1 e 3 Criadas SQSW 300 e CLSW 300 A e B
MDE 27/00	SQSW 305 E 306 – novas projeções
MDE 59/01	EQRSW 7/8 (Lote para CBMDF)

4.1 O DESENVOLVIMENTO DO PARCELAMENTO

Visando uma melhor compreensão das Superquadras em estudo, faz-se necessário, em um primeiro momento, discorrer sobre o parcelamento de todo o setor, identificando todas as suas áreas.

O Setor Sudoeste, foi projetado no moldes modernistas, dando continuidade ao modelo adotado no Plano Piloto, constituindo-se numa extensão do mesmo, apesar de independente e sem contigüidade espacial. Este modelo consagrou, teoricamente, conforme Panerai (2006), a dissolução do tecido urbano, a perda da coesão entre suas partes, a autonomia do edifício e do sistema viário, apresentando traços característicos bem diferenciados dos tecidos urbanos tradicionais.

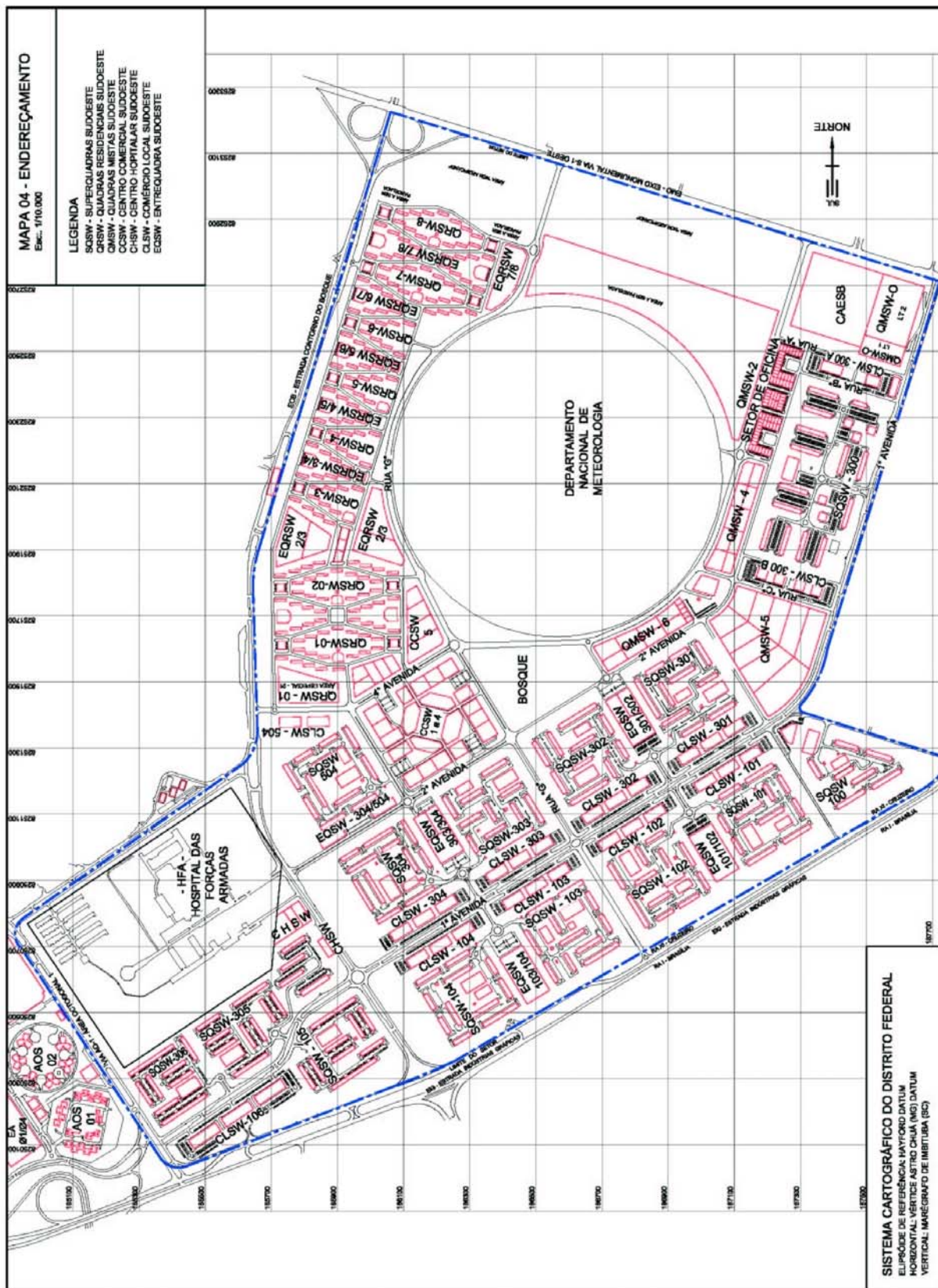
Devido ao controle absoluto do uso do solo, os recortes parcelares foram substituídos por destinações fundiárias vinculadas às programações funcionais, representadas pela setorização. (Mapa 4)

Nele a análise do tecido pode se restringir a uma confrontação do sistema viário e edificações controladas por uma ordenação arquitetônica rígida, pois não existindo alinhamento entre o domínio público e o particular, a composição arquitetônica sozinha define a relação do edificado com a via e, ainda, devido à existência de *pilotis* nas habitações coletivas tornou-se ainda mais abstrata a relação dos edifícios com o solo.

Conforme Gouvêa (2006, p. 31),

Essa postura era uma resposta à excessiva sobreposição de atividades das cidades tradicionais que causavam problemas tanto de ordem sanitária como sociais e ambientais. Procurava-se radicalizar a idéia de que as cidades tradicionais estavam doentes, desprezando-se tudo que se relacionava ao passado, rejeitava-se a própria história e somente o novo era valorizado.

As Superquadras do Setor Sudoeste foram parceladas tomando como base as Superquadras do Plano Piloto, principal elemento morfológico definidor dos espaços nas mesmas, onde predominam as linhas retas, formando polígonos regulares.



MAPA 4 - Endereçamento do Setor Sudoeste

Diferentemente das demais áreas, as Quadras Residenciais - QRSW, que tiveram seu projeto urbanístico elaborado pelos urbanistas Lúcio Costa e Maria Elisa Costa, obedecem a uma disposição escalonada dos blocos residenciais, ao longo da trama viária losangular, proporcionando espaços livres no interior das quadras.

As projeções das Superquadras foram dispostas de forma paralela ou perpendicular em relação uma às outras, variando de 7 (sete) a 13 (treze), com exceção da SQSW 300, criada posteriormente conforme relatado no Capítulo 2 onde foram determinadas 19 (dezenove) projeções. As primeiras Superquadras, possuem lotes destinados a equipamentos públicos comunitários como Jardim de Infância e Escola Classe, além de Bancas de Jornal, Administração da Quadra e Subestação da CEB. Nas demais, criadas em 1996 (SQSW 105, 305 e 306) e, em 1999 (SQSW 300) foram suprimidos os lotes destinados a Jardim de Infância.

Nas Quadras Residenciais foram projetadas de 15 (quinze) a 29 (vinte e nove) projeções e, também, lotes para jardim de infância e creche, que ainda não foram alienados, e um terceiro lote para atividades comerciais. Interessante ressaltar que, apesar de ser uma área criada para a classe menos favorecida, não foram incluídos lotes para Escola-classe como nas Superquadras.

Os espaços intersticiais entre os lotes ou projeções das superquadras, elementos morfológicos responsáveis pela configuração dos maiores espaços abertos, são normalmente uniformes.

Nas primeiras Superquadras o afastamento mínimo entre projeções paralelas foi de 29,00m (vinte e nove metros), nas SQSW 100, 105, 305 e 306, criadas posteriormente, esse afastamento passou a ser de 25,00m (vinte e cinco metros) e, na SQSW 300, criada em 1999, o afastamento é de 48,00m (quarenta e oito metros). O afastamento em relação aos lotes institucionais e quando localizadas perpendicularmente a outras projeções, nunca é inferior a 11,00m (onze metros).

A variação dos tipos morfológicos do parcelamento, considerando as Superquadras e os lotes, ou a maneira como eles se articulam no espaço urbano, são determinadas pelas normas urbanísticas, sendo possível identificar uma tipologia estabelecida para cada área, com demasiada repetição de poucos elementos básicos de composição, mas semelhantes, o que revela a concepção do projeto à luz do funcionalismo racional. A repetição excessiva e seqüencial desses elementos, apesar de promover uma unidade espacial, também colabora para a monotonia da paisagem.

Os lotes e projeções possuem uma configuração poligonal retangular, com exceção, apenas de 4 (quatro) lotes situados no CCSW, que são constituídos por polígonos irregulares. Encontram-se circundados por espaços públicos, quando se trata de projeções, ou por afastamentos das divisas, quando lotes contíguos, resultando, nos dois casos, que todas as construções se constituam em elementos isolados. Esse tipo de configuração espacial favorece a unidade e contigüidade, promovida pela similitude do dimensionamento dos lotes e projeções. E, por esse motivo, não existe diversidade efetiva em relação à volumetria e altura das edificações de uma mesma área, ou a existência de elementos marcantes de destaque possíveis de proporcionarem a identificabilidade e orientabilidade do setor.

Panerai (2002, 88) afirma, que:

A observação de uma porção do território urbano revela um ajuntamento de parcelas servidas por vias. Uma primeira aproximação consiste identificar, em planta de cadastro “famílias” de lotes, geralmente agrupados e com dimensões próximas.

No Setor Sudoeste não foi diferente, pois existem grandes “famílias” de lotes agrupadas em áreas específicas, com configurações e dimensionamentos semelhantes, que permitem uma maior identificabilidade desses locais. A análise desses elementos permite estabelecer uma fisionomia mais ampla e mais rica do setor estudado.

Nesse sentido, foram identificados 5 (cinco) tipos de “famílias” de lotes no Setor, tipos morfológicos: SQSW, QRSW, CCSW, CLSW e QMSW, cujas formas são, em sua maioria, retangulares ou quadrangulares, com pequenas variações. Estão organizadas de maneira articulada aos dois eixos viários longitudinais: 1ª, 2ª e 4ª Avenidas, estruturais da circulação, e a eixos transversais (Mapa 5).



MAPA 5 - Tipos Morfológicos

Os lotes e as projeções das SQSW e QRSW, incluindo os lotes para atividades complementares e comércio local e, ainda, os lotes institucionais das EQSW 100, possuem 4 (quatro) testadas. Os lotes do CCSW, tendo sido dispostos lado a lado, possuem 2 (duas), enquanto que, os únicos no setor que possuem apenas uma, são aqueles localizados no QMSW. Os lotes institucionais localizados nas EQSW 300 foram agrupados em número de 3 (três) e ligados pela divisa de fundo.

Quanto às normas de uso e ocupação do solo para o Setor Sudoeste, essas guardam estreita correspondência com o parcelamento, pois são as mesmas para cada tipologia morfológica de parcelamento, levando-se sempre em consideração a forma do lote e a sua localização.

A altura máxima permitida no setor é de, em média, 21.00m (vinte e um metros), correspondente às habitações coletivas das Superquadras, que possuem 6 pavimentos e *pilotis*, desconsiderando as ocupações de cobertura.

As edificações residenciais do CCSW também possuem a mesma altura. As demais edificações são de 2 (dois) ou 3 (três) pavimentos, com exceção das QRSW, onde a altura fica em torno de 12,00m (doze metros) com 3 (três) pavimentos e *pilotis*, e algumas edificações do CCSW, que possuem altura limite de 17,50m (dezessete metros e cinquenta centímetros).

Foram exigidos afastamentos mínimos obrigatórios das divisas em alguns dos lotes da EQRSW, e da QMSW, apesar de terem sido, também, determinadas Taxas de Ocupação. No CHSW a Taxa de Ocupação ficou determinada pelos afastamentos obrigatórios.

Apenas para o lote 5 das quadras do CCSW não foram exigidos afastamentos obrigatórios mas, em contrapartida, para os lotes 4 de todas as quadras, mesmo após a terceira legislação urbanística elaborada, foram indicados esquemas – croquis – retratando graficamente a morfologia das edificações e, inclusive, as galerias previstas entre lotes e em seu interior, determinadas pelos afastamentos obrigatórios. Esse nível de detalhe ocasionou Taxas de Ocupação e de Construção para os pavimentos térreos e mezaninos, em percentuais que atingem até duas casas decimais. Essa prática também foi utilizada nas antigas normas urbanísticas do Distrito Federal, principalmente para que fosse preservada a

homogeneidade do conjunto, conforme era a intenção.

4.1.1 PERCEBENDO O ESPAÇO URBANO DO SETOR

Tendo sido o Setor projetado com base nos moldes do movimento modernista, nele se identificam a predominância de 5 tipos, que são, efetivamente determinados pelas normas urbanísticas e são representados por meio de agrupamento de lotes:

- 1) edificações das SQSW (Foto 2), que possuem 6 pavimentos sobre pilotis;
- 2) edificações das QRSW (Foto 3), que possuem 3 pavimentos sobre pilotis;
- 3) edificações do CLSW (Foto 4), localizadas ao longo da 1ª Avenida, que possuem 2 pavimentos e galeria;
- 4) edificações do CCSW (Foto 5 e 6) que, apesar de não ocuparem os lotes em sua totalidade, como nos casos anteriores, possuem identidade por terem a mesma altura e tipologias morfológicas semelhantes, e;
- 5) edificações das QMSW (Foto 7 e 8), que recaem no caso anterior.



Foto 2 - Edificação de Superquadra - SQSW - 6 pavimentos e pilotis



Foto 3 - Edificação da Quadra Residencial - QRSW - 3 pavimentos e pilotis



Foto 4 - Edificação do Comércio Local - CLSW - 2 pavimentos e galeria



Foto 5 - Edificação do Centro Comercial - CCSW - altura 21,00 m



Foto 6 - Edificação do lote 4 do Centro Comercial - CCSW - altura 17,50m



Foto 7 - Edificação da Quadra Mista - QMSW 4 e 5 - 3 pavimentos



Foto 8 - Edificação da Quadra Mista - QMSW 6 - 2 pavimentos

As edificações destinadas a equipamentos comunitários, por se localizarem de forma esparsa, possuem tipologias diversificadas e são responsáveis pelo realce na paisagem urbana (Foto 9).



Foto 9 - Entrequadra da Superquadra - EQSW - lote institucional

Os lotes comerciais das Superquadras 300, possuem o mesmo tipo morfológico dos demais comércios locais, com a diferenciação apenas no número de pavimentos. (Foto 10)



Foto 10 - Edificação do comércio local da SJSW 300 - 3 pavimentos e galeria

Assim, os diversos elementos tipológicos, formalizados pelas normas urbanísticas determinadas para os lotes e projeções, influenciam na definição da estrutura visual e resguarda as características principais da área objeto do presente estudo.

A volumetria do setor nas áreas citadas, devido à semelhança e identidade no dimensionamento dos lotes e projeções e da legislação urbanística, não proporciona variações dos tamanhos volumétricos.

As alturas variam de 2 (dois) a 7 (sete) pavimentos e guardam relação os espaços públicos do entorno, formando superfícies compactas e planas, com dimensões predominantemente horizontais, notadamente quando o observador se coloca no mesmo nível da paisagem, percebe uma continuidade dessas linhas horizontais, pelo efeito do conjunto. Existem, também, linhas verticais, que se sucedem paralelamente, e marcam a delimitação das construções como as esquadrias e os *pilotis*, alcançando grandes dimensões se comparadas com a escala humana.

Os meio-fios são as únicas linhas horizontais, que se apresentam de forma autônoma, ou seja, sem constituírem contorno de edifícios.

Face à uniformidade do dimensionamento das projeções e da ocupação do solo, as fachadas dos blocos residenciais apresentam variações somente devido ao fato da existência de varandas, expansões de compartimentos e torres de circulação vertical fora dos limites das projeções. (Foto 11 e 12) Esses elementos equilibram a relação vertical com a horizontal e possibilita um certo movimento volumétrico, provocando uma tipologia diferenciada nas edificações. No entanto, as projeções se tornaram mais robustas devido ao fato de ter sido usada a permissão para expansão de compartimentos, o que possibilitou, juntamente com a compensação de área, um aumento na largura e no comprimento da projeção, tornando-as mais próximas uma das outras. (Foto 13) Esse assunto será melhor comentado no Capítulo 5 deste estudo, quando da análise urbana do setor.

As superfícies externas das edificações são predominantemente planas formadas por retângulos verticais semelhantes, sobressaindo sobre a superfície do terreno.



Foto 11 - Fachadas dos blocos residenciais das Superquadras com varandas e expansões de compartimentos



Foto 12 - Fachada de bloco residencial de Superquadra com torres de circulação vertical



Foto 13 - Projeções mais robustas e mais próximas

Para os lotes comerciais localizados na 1ª Avenida (Foto 14), a ocupação corresponde ao percentual de 100% da área do lote, com a obrigatoriedade da existência de uma galeria²³ para circulação de pedestres, de 3,00m (três metros) de largura, abrangendo todo o seu perímetro. Como se trata de galeria e não de marquise²⁴, o pavimento superior avança sobre ela, o que possibilita a ocupação efetiva da totalidade do lote nesse pavimento.

O potencial construtivo foi determinado por uma Taxa Máxima de Construção de 272,63% (duzentos e setenta e dois vírgula sessenta e três por cento) da área do lote, calculada com a inclusão da área do subsolo, haja vista a sua destinação para as mesmas atividades do pavimento térreo, atividades complementares ou depósito. A área da galeria não é computada no potencial construtivo do lote, uma vez que serve para utilização pública. Atente-se para o fato de que não é permitida a utilização do subsolo para garagem.

²³ O termo “Galeria” foi definido no Capítulo II: Da Conceituação, do Código de Edificações do Distrito Federal como “espaço, provido ou não de guarda-corpo, destinado a circulação de pedestres, situado na parte externa de uma edificação, sob o pavimento superior”. “marquise”, que é definido no mesmo Código como cobertura, em balanço ou não, na parte externa de uma edificação, destinada à proteção da fachada ou a abrigo de pedestres”.

²⁴ O termo “marquise”, foi também definido no mesmo Código como cobertura, em balanço ou não, na parte externa de uma edificação, destinada à proteção da fachada ou a abrigo de pedestres”.



Foto 14 - Lote comercial - CLSW - 1ª Avenida

Esses lotes constituem-se de blocos isolados, apresentando volumes individualizados, e formam retângulos regulares horizontais, devido à sua altura, que não ultrapassa a 7,00m (sete metros). Pelo fato de não existirem predominâncias de volumetria, não se existe orientação visual no que se refere às edificações, a não ser pelo tratamento dado às fachadas.

O volume da massa construída do setor corresponde ao somatório de grandes volumes paralelepípicos, (Foto 15) com altura constante, de acordo com a área, em que se inserem. Apresenta um certo destaque sobre o sítio no qual se implantou, tendo como consequência a inexistência de outros pontos de destaque na área. No campo visual, as construções são percebidas, isoladamente, basicamente num mesmo nível, mas circundadas por vegetação.

Apesar da volumetria semelhante das edificações, devido às características físicas dos lotes e projeções, e por estarem localizados de uma maneira geral, sempre isolados e circundados por espaços públicos, existe maior liberdade na concepção do projeto arquitetônico com a possibilidade de serem propostas soluções diferenciadas devido, principalmente, às ocupações de áreas públicas com varandas, expansões de compartimentos e torres de circulações verticais, além da

compensação de área.



Fonte: Augusto Areal www.infobrasilia.com.br

Foto 15 - Vista aérea do Setor Sudoeste

4.2 SISTEMA DE DOMÍNIO DA UTILIZAÇÃO DO SOLO NAS EDIFICAÇÕES

Este Sistema é entendido como o conjunto de parâmetros urbanísticos relativos às unidades imobiliárias do Setor Sudoeste e os usos que nelas se desenvolvem, relacionados de forma sistêmica com a circulação e a acessibilidade.

No contexto deste estudo, nos ateremos, apenas, aos parâmetros urbanísticos de: a) uso, b) Taxas de Ocupação e, c) Taxa de Construção, dos lotes e projeções das Superquadras, do comércio local, e dos lotes das Entrequadras que as complementam, por serem, efetivamente, os que interferem diretamente na dimensão funcional abordada neste trabalho (Quadros 2, 3 e 4).

No entanto, para fundamentar o objeto deste estudo, foi realizado um levantamento da legislação referente a todos os lotes do setor (Anexo A), de modo a entender as implicações no parcelamento, na forma urbana, nos tipos morfológicos das edificações, no uso e ocupação do solo, na utilização de áreas públicas, e na ampliação de usos nas áreas de pilotis e permissão de uso de coberturas.

Quadro 2 - Parâmetros de uso e ocupação do solo das Superquadras

SUPERQUADRAS - SQSW						
NGB	QUADRA/ LOTE	USO	TAXA DE OCUPAÇÃO	TAXA DE CONSTRUÇÃO	Nº DE PAV./ALT	APROV. COBERT
11/89	SQSW 100, 101, 102, 103, 104,105, 300, 301,302, 303,304,305,3 06, e 504	Habitação coletiva	100%	700%	6 + pilotis	40%

Quadro 3 - Parâmetros de uso e ocupação do Comércio Local

COMÉRCIO LOCAL - CLSW						
NGB	QUADRA/ LOTE	USO	TAXA DE OCUPAÇÃO	TAXA DE CONSTRUÇÃO	Nº DE PAV./ALT	APROV. COBERT
120/91	Blocos 1 a 24, Bloco "A" (SQSW 300) e Blocos 27,29 e 31	Comercial de bens e de serviços, Institucional ou comunitário: ensino não seriado, serviços especializados de saúde, e residencial	100%	272,63	2	-
54/99	CLSW 300-A e 300-B	Comercial, coletivo e residencial	100%	-	3	-

Quadro 4 - Parâmetros de uso e ocupação das Entrequadras

ENTREQUADRAS DAS SUPERQUADRAS - EQSW						
NGB	QUADRA/ LOTE	USO	TAXA DE OCUPAÇÃO	TAXA DE CONSTRUÇÃO	Nº DE PAV./ALT	APROV. COBERT
168/9 3	EQSW 301/302, 303/304, e 304/504	Institucional: sócio-cultural, cultura, diversão, ensino seriado e não seriado	50%	100%	12,00m	-
168/93	101/102 e 103/104 Lote 1	Ensino Seriado	50%	100%	12,00m	-

Os lotes institucionais destinados a equipamentos comunitários tanto públicos quanto privados, localizados nas Superquadras ainda não receberam legislação específica. Todas as normas se baseiam em um mesmo modelo tanto de uso como de ocupação, exceção aos lotes do comércio local das SQSW 300-A e 300-B, criados posteriormente, onde foi permitida a construção de 3 (três) pavimentos, diferentemente do comércio local das demais Superquadras, onde o número não pode exceder a 2 (dois) pavimentos.

Para os lotes institucionais localizados nas Entrequadras são prescritos apenas alguns tipos de atividades dentro de um mesmo uso constante da Tabela de Classificação de Atividades, o que torna a legislação muito restritiva, pois se exige exclusividade de atividades em detrimento de outras que poderiam ser mais coerentes com a demanda dos moradores do setor.

Para a análise deste Sistema foram considerados alguns elementos básicos da edificação que determinam o desempenho funcional do setor: atividades, ocupação do solo, uso do espaço público, e usos nas áreas dos pilotis e cobertura.

4.2.1 O DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES NAS EDIFICAÇÕES

Para uma melhor compreensão das atividades permitidas para o setor, com o enfoque das Superquadras e suas atividades complementares, necessário se faz promover um panorama geral desses usos para, posteriormente, discorrer sobre a área selecionada para análise.

O setor, por ser predominantemente de uso residencial, criado para atender, respectivamente, a demanda habitacional da classe média e da classe popular, as Superquadras e Quadras Residenciais ocupam posição de destaque. Os demais lotes são destinados ao uso comercial de bens e de serviços, ao uso institucional e, ao uso industrial, especificamente, indústrias de pequeno porte.

Uma análise individual dos usos permitidos, por categorias, levar-nos-ia à conclusão de que existe uma grande diversidade deles, suficiente para atendimento à demanda da população residente.

No entanto, segundo Jacobs (2000), seria muito fácil cair na armadilha de contemplar os usos da cidade um de cada vez, o que se tornou um recurso costumeiro do planejamento urbano. Para compreender as cidades, e no presente caso o setor, torna-se necessário admitir de imediato o fenômeno fundamental das combinações ou das superposições de usos e não os usos separados.

Por se tratar de uma análise funcional, importância maior se faz no presente estudo, entender se as atividades previstas e permitidas atendem às necessidades e às expectativas da população residente, possuem atratividade e dão vitalidade ao setor. E, ainda, se são de fácil acessibilidade e como estão inseridas na malha urbana.

É importante salientar conforme dito anteriormente, que o setor foi concebido nos moldes do urbanismo modernista, o que promove exclusividade de usos e uma separação entre o uso comercial de bens e de serviços e o uso residencial. Assim, passa-se, em seguida, a discorrer sobre os usos previstos para o setor.

4.2.1.1 O USO RESIDENCIAL

O uso residencial com habitação coletiva é exclusivo no setor, inexistindo o uso residencial unifamiliar. Ele se encontra determinado para todas as Superquadras – SQSW, Quadras Residenciais - QRSW, Centro Comercial do Sudoeste - CCSW, exceto lotes 4 das CCSW 1, 2 3 e 4 e CCSW 5 e 6, e permitido no Comércio Local – CLSW. (Fotos nº 16, 17, 18 e 19).

Todas as edificações destinadas ao uso habitacional e localizadas nas Quadras Residenciais - QRSW e Superquadras - SQSW encontram-se em edificações isoladas, circundadas por logradouros públicos, seja na forma de extensas áreas verdes ou por uma faixa de área “non aedificandi”, destinada à arborização e gramado, que as segregam do comércio local. Das 154 (cento e cinquenta e quatro) projeções das Superquadras já se encontram construídas e habitadas 95% (noventa e cinco por cento) delas, e das 167 (cento e sessenta e sete) projeções das QRSW, 97% (noventa e sete por cento) também já receberam a competente Carta de Habite-se.



Foto 16 - Superquadra - SQSW



Foto 17 - Quadra Residencial - QRSW



Foto 18 - Centro Comercial - CCSW



Foto 19 - Comércio Local - CLSW

No CCSW, as habitações coletivas também se constituem de edificações isoladas, devido à obrigatoriedade de serem respeitadas as Taxas de Ocupação, apesar de estarem implantadas no interior de lotes contíguos.

Nas Quadras Mistas – QMSW (Fotos nº 20, 21, 22 e 23), onde é permitido o uso comercial de bens e de serviços e o uso institucional ou coletivo para todos os lotes e, ainda, o uso industrial para a QMSW 2, o que predomina é o uso habitacional, apesar da proibição existente na legislação vigente, conforme será visto no Capítulo 5. Nas Quadras 5 e 6 e nos lotes 4 das demais quadras do CCSW (Foto 24 e 25) também ocorre a mesma situação. Nos lotes do comércio local - CLSW, apesar da permissão, apenas alguns deles foram aprovados e licenciados para o uso habitacional. Os lotes e projeções destinados ao uso residencial encontram-se no Mapa 6.



Foto 20 - QMSW 4 - Edificações utilizadas para uso residencial



Foto 21 - QMSW 6 - Edificações utilizadas para uso residencial



Foto 22 - QMSW 5 - Edificações utilizadas para uso residencial



Foto 23 - QMSW 6 - Edificações utilizadas para uso residencial



Foto 24 - CCSW 6 - Edificações utilizadas para uso residencial



Foto 25 - CCSW 1, lote 4 - Edificação utilizada para uso residencial

4.2.1.2 O USO COMERCIAL DE BENS

As atividades comerciais em geral, sem especificação do tipo, encontram-se concentradas em toda a 1ª Avenida, onde se fazem presentes de maneira efetiva. São instaladas em edificações de 2 (dois) pavimentos, com galeria obrigatória para circulação de pedestres com 3,00m (três metros) de largura em todo o seu perímetro. Na SQSW 300, criadas posteriormente, o comércio local foi disposto diferentemente das demais Superquadras, ocupando as suas laterais e se localizando em vias locais. O comércio é essencialmente varejista, ficando a critério da demanda de mercado a instalação de um ou outro tipo de atividade comercial.

No Setor Sudoeste o uso comercial previsto deveria ser essencialmente local do tipo diversificado, mas, na prática, tornou-se um comércio de abrangência regional. Encontra-se combinado com a prestação de serviços ou com os usos institucionais ou coletivos e habitacionais, conforme prescreve a legislação urbanística vigente. O pavimento térreo é sempre destinado ao comércio de bens, e o pavimento superior aos demais usos. Esses fatores conjugados promovem a atração de pessoas com frequência constante e por tempo prolongado em todo o período comercial.

No período da noite, e nos finais de semana, existem poucas atividades que geram atratividade e vivacidade tanto à área, como também ao próprio setor, pois existe um número proporcionalmente pequeno de bares, lanchonetes, restaurantes e pizzarias

A 1ª Avenida será objeto de estudo mais detalhado no Capítulo 5, por ser a via principal e de extrema relevância para o setor no que se refere à circulação, além de ser a única Avenida de atividades e, por essa razão, se constituir, ainda, no único e principal ponto de encontro dos moradores do setor.

A esse respeito faz-se necessário ressaltar que, devido ao desvirtuamento do projeto original, o Setor Sudoeste ficou desprovido de um centro urbano, pois o CCSW é que funcionaria como um “centro multifuncional vivo” (MDE40/95), com atividades comerciais, que interagissem com o conjunto de núcleos urbanos formados pelo Cruzeiro Velho, Cruzeiro Novo, Octogonal e Sudoeste, consolidando um local propício para encontros e à vida social em grupo.

Os pontos de encontros mais significativos se transferiram para fora do bairro e a referência cultural de recreativa mais expressiva da região foi corporificada pelo Terraço Shopping, localizado no Setor de Habitações Coletivas - Áreas Octogonais Sul - AO/S, devido à sua proximidade.

As áreas comerciais das QRSW resultam em blocos isolados, com poucas lojas, não se constituindo em ponto de atração ou permanência dos moradores, exatamente, pela pouca diversidade dos tipos de comércio ofertados. Nesses lotes, além do uso comercial, foi permitido o uso institucional ou coletivo. O comércio de bens também foi permitido para os lotes 4 da CCSW 1, 2, 3 e 4 e CCSW 5 e 6, além da QMSW 4, 5 e 6. Os lotes destinados ao uso Comercial de Bens encontram-se indicados no Mapa 7.

4.2.1.3 O USO COMERCIAL DE SERVIÇOS

O uso Comercial de Serviços, correspondente à prestação de serviços dos mais variados tipos, é encontrado em menor proporção dentro do setor. Não por ter sido negligenciado por ocasião do projeto urbanístico, pelo contrário, talvez tenha sido superdimensionado, mas, principalmente, por ter sido desvirtuado nas QMSW e no CCSW, antes destinados a esse fim, como será visto no Capítulo 5.

Ele foi previsto nas Quadras do CCSW, exceto lotes 1, 2 e 3 das quadras 1, 2, 3 e 4, em todos os lotes do CLSW, em um dos lotes das QRSW, em todas as quadras do QMSW, nas Entrequadras das Quadras Residenciais e, também, no Centro Hospitalar – CHSW, especificamente, para as atividades relacionadas à saúde.

Os lotes destinados ao uso Comercial de Serviços encontram-se indicados no Mapa 8.

4.2.1.4 O USO COLETIVO OU INSTITUCIONAL

Os lotes destinados ao uso coletivo, institucional ou comunitário encontram-se localizados de forma esparsa, no interior das Superquadras, nas Entrequadras, no perímetro das QRSW, no QMSW e no CCSW, além do comércio local.

A legislação urbanística referente àqueles localizados nas Entrequadras (Foto nº 26 e 27) é bastante restritiva, pois explicita claramente quais as atividades permitidas, excluindo as demais, ou seja, estabelece uma setorização funcional no que se refere à exclusão de várias outras atividades listadas com o mesmo uso na Tabela de Classificação de Atividades. Nesses lotes são permitidas as atividades sócio-culturais, culturais, diversões, ensino seriado e não-seriado, mas para aqueles localizados nas EQSW 101/102 e 103/104, permitem-se, apenas, o ensino seriado e não seriado.



Foto 26 - EQSW 304/504



Foto 27 - EQSW 303/304 - lote voltado para a 2ª Avenida

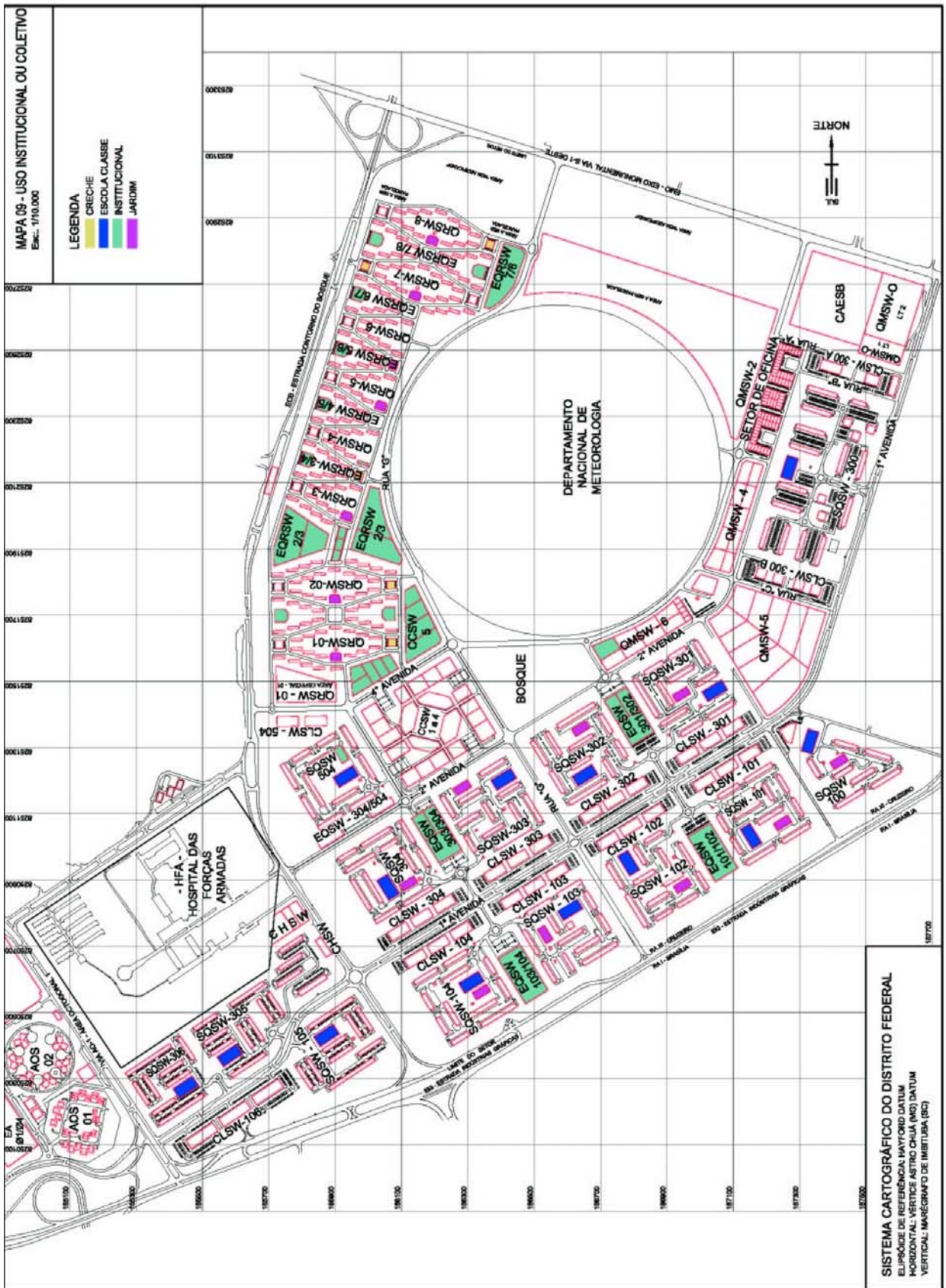
Os demais lotes destinados a equipamentos comunitários de educação,

localizados no interior das Superquadras ou no perímetro das Quadras Residenciais, ainda não construídos, a restrição se faz ainda mais presente, pois as atividades permitidas são específicas: creche, jardim de infância e escola-classe. Segundo informações da Terracap²⁵, somente os últimos se constituem em equipamentos públicos comunitários, sendo os demais, de propriedade daquele órgão, ainda não alienados.

Interessante ressaltar, que em todas as Superquadras foram previstos lotes para escola classe, equipamento este que vem sendo objeto de rejeição por parte dos moradores que alegam não necessitarem de tal atividade, devido ao fato de que seus filhos freqüentem escolas particulares. No entanto, nas Quadras Residências, destinadas, em projeto, à população de baixa renda, não foram incluídas unidades imobiliárias destinadas a tal fim e, somente, a jardim de infância e creche.

Os lotes destinados ao uso Coletivo, Institucional ou Comunitário encontram-se indicados no Mapa 9.

²⁵ TERRACAP é o órgão do governo proprietário dos imóveis e responsável por suas alienações.



MAPA 9 - Uso Coletivo, Institucional ou Comunitário

4.2.1.5 O USO INDUSTRIAL

O uso industrial é permitido, apenas, para a QMSW 2, sendo determinado para indústrias leves de pequeno porte do tipo terciário ou de serviços. Essas indústrias, conforme definido na Tabela de Atividades vigente à época da elaboração da legislação, são aquelas que não poluem a atmosfera, as águas ou solo, nem causam distúrbios ou incômodos à comunidade ou degradação ambiental. Não usam combustíveis sólidos, nem motores de alta potência. Essa área corresponde, também, a área conhecida como Setor de Oficinas. (Foto nº 28 e 29)

Apesar dessa permissão, não são encontradas atividades industriais na área determinada, existindo, apenas, por oficinas mecânicas. As confecções de roupas e de móveis, as padarias, e outras indústrias similares existem, principalmente, na avenida comercial e possuem as mesmas características do comércio varejista. As unidades imobiliárias destinadas ao uso industrial encontram-se indicadas no Mapa 10.



Foto 28 - QMSW - conhecida como Setor de Oficinas



Foto 29 - QMSW 29 - conhecida como Setor de Oficinas

4.2.2 O DESENVOLVIMENTO DA OCUPAÇÃO DO SOLO NAS EDIFICAÇÕES

Em relação à ocupação do solo verificam-se no setor dois tipos de ocupações predominantes: ocupação total do lote, ou variando de 50% (cinquenta por cento) a quase 80% (oitenta por cento), esse último somente para os lotes do CCSW. O potencial construtivo determinado pela Taxa de Construção, varia de 100% (cem por cento) a 380% (trezentos e oitenta por cento), de acordo com o dimensionamento do lote e das atividades permitidas.

Para as habitações coletivas do SQSW e do QRSW, onde a ocupação da projeção é total, o potencial construtivo é determinado pelo número obrigatório de pavimentos, 6 (seis) pavimentos e *pilotis*, e 3 (três) pavimentos e *pilotis*, que corresponderiam a Taxas de Construção de 700% (setecentos por cento) e 400% (quatrocentos por cento), respectivamente.

As áreas destinadas ao uso institucional, localizados nas Entrequadras das Superquadras, constituem-se em lotes independentes. Nos lotes voltados para a 1ª Avenida, somente dois deles encontram-se construídos, o primeiro na EQSW 303/304, com um estabelecimento de ensino e o segundo, na EQSW 103/104, destinado ao ensino seriado e não seriado, apesar de ter sido concluído, ainda não se encontra em funcionamento. A esse respeito será discorrido no Capítulo 5.

4.2.3 – O DESENVOLVIMENTO DO USO DO ESPAÇO PÚBLICO PELA EDIFICAÇÃO

As ocupações de espaço aéreo com varandas, compensações de áreas e expansões de compartimentos, ao nível do solo, com torres de circulação vertical e em subsolo para garagem, permitidas em legislação específica, são utilizadas em todas as projeções destinadas a habitações coletivas das Superquadras e das Quadras Residenciais do Setor Sudoeste.

Algumas delas se valem de todas as concessões permitidas e, em outras, elas são utilizadas parcialmente. Diferentemente do Plano Piloto, por ter sido o setor implantado no início da década de 90, as construtoras e incorporadoras começaram a

se valer mais dessas permissões.

Elas proporcionaram uma nova tipologia para as edificações e encontram-se incorporadas às suas volumetrias, proporcionando efeitos visuais positivos, e demonstrando que os habitantes vão redefinindo sua relação com o exterior e redesenhando fachadas, ao mesmo tempo em que ampliam suas moradias. Conforme observa Panerai (2006) para os conjuntos habitacionais do Cairo, construídos no começo dos anos 1960, seguindo uma aplicação estrita de uma Carta de Atenas versão “cooperação soviética”, ocorreram mudanças efetuadas por seus habitantes, que resultaram por reestruturar os conjuntos trazendo variedade formal e a diversificação funcional. Essas transformações resultaram no fechamento dos balcões para aumentar salas, extensão das unidades do andar térreo para aumentar a habitação, aumento em altura dos prédios, ocasionado pelo aumento do número de pavimentos e duplicação parcial ou total da largura dos prédios, permitindo um aumento significativo da área construída e tendo como conseqüência a completa reorganização do interior dos apartamentos e a alteração das fachadas.

Dessas quatro mudanças, exceto a extensão das unidades do pavimento térreo, devido às restrições da legislação quanto à obrigatoriedade de pilotis, todas ocorreram nas projeções destinadas a habitações coletivas do Setor Sudoeste. O grande diferencial no caso presente, no entanto, são que essas permissões são legais, e foram permitidas por meio de legislações específicas, concretizadas por instrumento urbanístico em vigor. Isso representa, para o tecido urbano moderno, uma evolução, seguindo a mesma lógica de séculos passados, pois ao lado desses tecidos produzidos e controlados pelo urbanismo oficial, imposto pelo Poder Público, existe o resultado da redefinição da relação dos moradores com a sua habitação.

4.2.4 O DESENVOLVIMENTO DE USOS NAS ÁREAS DOS PILOTIS E PERMISSÃO DE USO DE COBERTURA

As ocupações do *pilotis* das projeções destinadas a habitações coletivas do setor, com salões de festas e áreas de lazer, são encontradas em grande número das edificações. (Foto 30)

Também, o uso da cobertura para complemento da unidade domiciliar do 6º pavimento, ou para atividades de lazer e recreação do condômino, é freqüentemente

observado nas edificações (Foto 31).



Foto 30 - Uso da área do pilotis



Foto 31 - Uso da cobertura

Essas ocupações, conforme Panerai (2006), demonstram, mais uma vez, que os habitantes vão redefinindo suas relações com o exterior e redesenhando fachadas.

A sucessão de legislações que permitiram a ocupação de parte do *pilotis*, cada qual inserindo atividades não previstas anteriormente, conforme relatado no Capítulo 2I, demonstram que as necessidades dos habitantes vão se transformando à medida que o tempo vai passando. Se quando da edição da primeira legislação que permitiu tais ocupações, foi necessário, por exemplo, a inclusão de apartamento para zelador, responsável pela limpeza e guarda da edificação, hoje o que se tem observado é a total ausência dessa instalação, haja vista a terceirização deste tipo de serviço, por ser considerado mais seguro e econômico para o condomínio. Assim, as necessidades e aspirações dos habitantes de uma cidade vão se modificando e, conseqüentemente, a sua moradia também.

4.3 SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS DE USO COMUM DO POVO

Conforme definido no Capítulo 3, o Sistema de Espaços Públicos é entendido no contexto deste trabalho, como correspondente ao conjunto de elementos que não se constituem em unidades imobiliárias: a rede de vias e

calçadas, destinadas à circulação motorizada e não motorizada, e os demais logradouros públicos, como praças, parques, jardins, reservas florestais e áreas livres destinadas à vegetação, relacionados de forma sistêmica com os usos e ocupação do solo, circulação e acessibilidade.

4.3.1 REDE DE VIAS HIERARQUIZADAS

A rede de vias, materializada pelo sistema viário, é o elemento responsável pela organização dos espaços urbanos, uma vez que as vias funcionam como eixos que penetram e estruturam a malha urbana. Quando hierarquizadas, as vias podem permitir deslocamentos por meio de vários itinerários, traduzidos em segurança, eficiência e conforto para seus usuários.

Os espaços de circulação do Setor Sudoeste tiveram como referência a setorização modernista, onde as vias são espaços especializados exclusivos para circulação, tendo como referenciais o previsto no Relatório do Plano Piloto de Brasília (COSTA, 1991), proposto por Lúcio Costa²⁶. As vias possuem características modernistas, como definidas por Belo (2002), com geometria racional, ortogonal, retilínea, favoráveis à circulação de veículos, segregação de usos, acessibilidade de veículos, favoráveis ao desenvolvimento de velocidade e desfavoráveis à localização de atividades lindeiras.

Na primeira etapa do parcelamento, foram definidas 4 (quatro) avenidas principais que cortam o setor no sentido longitudinal, norte-sul, 1ª, 2ª, 3ª e 4ª Avenidas, sendo que a 3ª Avenida passou a ter configuração de via local e se transformou na Via 4G²⁷, quando do reparcelamento do CCSW. No sentido transversal, leste oeste, ou interligando as avenidas às vias locais, as vias secundárias, foram denominadas de Ruas “A”, “B” etc, em ordenação alfabética crescente, em relação ao Eixo Monumental. (Figura 2)

²⁶ Em seu relatório Lúcio Costa explicita: “E houve o propósito de aplicar os princípios francos da técnica rodoviária – inclusive a eliminação de cruzamentos – à técnica urbanística”.

²⁷ Segundo o MDE 40/95, a 3ª Avenida e a Rua “G” passaram a ter configuração de vias locais, denominadas como Via “4G” e “2I”, ligando, respectivamente, a 4ª Avenida com a Rua “G” e a 2ª Avenida com a Rua “I”

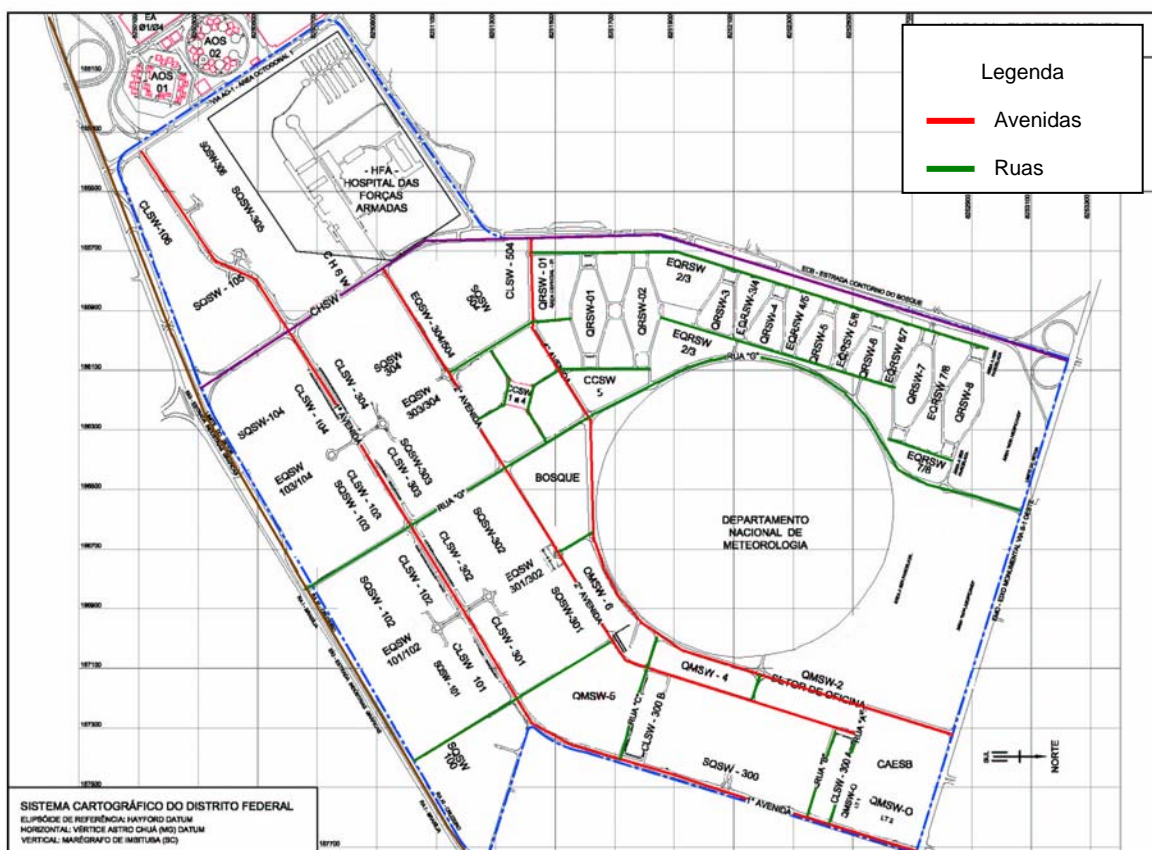


Figura 2 - Rede de Vias

Para o acesso interno às QRSW, foi utilizado o prolongamento de uma das ruas transversais em um dos lados, e a Via EPCB – Estrada Parque Contorno do Bosque do outro, ambas interceptadas por vias locais.

A topografia é plana, ou suavemente inclinada, que associadas ao traçado retilíneo ou com curvas suaves das vias, permite que exista uma ampla percepção visual de seu traçado.

A via de maior destaque, e que se constitui na avenida principal do bairro, denomina-se 1ª Avenida, ou Avenida Comercial como é chamada pelos moradores do setor. (Fotos nº 32 e 33)



Foto 32 - 1ª Avenida, na altura da SQSW 300, onde não existem lotes comerciais



Foto 33 - 1ª Avenida, na altura da SQSW 303, com lotes comerciais e estacionamentos

Nessa avenida foram dispostos os lotes comerciais, concebidos como de abrangência local, mas pelo porte e intensidade de ocupação passaram a ser de abrangência regional, as Superquadras 100 a 105 e 300 a 306, e os lotes destinados ao uso institucional, incluindo o educacional, localizados nas Entrequadras.

O conjunto desses tipos agenciados na concepção da 1ª Avenida promove uma superposição de usos de uma Avenida de Atividades e de uma Avenida de Circulação (DISTRITO FEDERAL. Brasil. Decreto nº 26.048, 2005), uma configuração ambígua para a setorização modernista.

Nesse contexto, a 1ª Avenida está caracterizada por abrigar o principal tráfego de passagem, o único acesso às áreas habitacionais e institucionais e, ainda, de promover o acesso às atividades comerciais lindeiras. Ou seja, em um mesmo espaço são promovidas a circulação principal e os acessos a todos os usos programados, situação que se distancia das concepções modernistas no que se refere à adoção de técnicas rodoviárias para a circulação, e a ausência de acessos às atividades lindeiras nas vias principais. Como agravante tem-se a falta de oferta de vagas internas aos lotes comerciais, onde é proibida a utilização do subsolo para garagem, sendo ocupado com as mesmas atividades programadas para o pavimento térreo, e o grande número de moradores dos andares superiores.

A acessibilidade motorizada foi em parte resolvida com os estacionamentos públicos localizados ao longo da 1ª Avenida, mas que promove conflitos nos acessos localizados nas aproximações das rótulas.

A 1ª Avenida possui pista dupla, com duas faixas de rolamento em cada sentido, canteiro central e opera com rótulas circulares localizadas nas interseções com pequenas vias transversais, onde se localiza outra rótula também circular, mas de raio menor, que dirime o tráfego de acesso para duas Superquadras e a um lote institucional localizado entre elas. O esquema é rebatido para o outro lado da via, onde também se localizam duas Superquadras e um lote institucional, onde essas três rótulas se alinham. Sobre essa avenida trataremos no Capítulo 5 com mais detalhes.

A 2ª Avenida (Foto nº 34 e 35), localizada paralelamente a essa, também possui pista dupla, com duas faixas de rolamento em cada sentido, e canteiro central no trecho entre a SQSW 303 e 304, dando acesso a apenas uma Superquadra (SQSW 504) e ao CCSW. O projeto de parcelamento indica essas características apenas nesse trecho, sendo que naquele que possibilita o acesso as QMSW e ao chamado Setor de Oficinas, segue com pista dupla, mas com apenas uma faixa de rolamento em cada sentido, e sem canteiro central. Por abrigar, exclusivamente o tráfego de passagem, não promove conflitos.



Foto 34 - 2ª Avenida, com pista dupla e canteiro central



Foto 35 - Continuação da 2ª Avenida, ao fundo, com uma faixa por sentido, sem canteiro central

A 4ª Avenida (Fotos 36 e 37), que possui trecho paralelo às demais avenidas, tem o seu prosseguimento margeando a poligonal do Instituto Nacional de Meteorologia (INMET) até o Eixo Monumental. Possui duas faixas de rolamento em cada sentido, sem canteiro central, somente no trecho correspondente ao comércio Local da SQSW 504, tendo em seu prolongamento, que dá acesso ao CCSW e QMSW, somente uma faixa de rolamento em cada sentido, sem canteiro central.



Foto 36 - 4ª Avenida e o CLSW 504



Foto 37 - Continuação da 4ª Avenida, ao fundo, com uma pista em cada sentido, sem canteiro central

As demais vias, que cortam perpendicularmente as avenidas, denominadas por letras em ordenação alfabética crescente, possuem uma ou duas faixas de rolamento em cada sentido, sem canteiro central.

4.3.2 DEMAIS LOGRADOUROS PÚBLICOS

Os logradouros públicos gramados e arborizados, incluindo as áreas *non aedificandi* do Sudoeste, por terem sido projetados de acordo com o pensar modernista, são proporcionalmente muito superiores aos espaços ocupados, e permeiam todo o entorno das unidades imobiliárias, seguindo os mesmos princípios aplicados as Superquadras do Plano Piloto de Brasília, por terem sido projetados de acordo com o pensar modernista, que incorporou, também, essas determinações da cidade-jardim de Howard. (Fotos 38 e 39)



Foto 38 - Áreas gramadas e arborizadas no interior das Superquadras



Foto 39 - Espaços sem edificações muito superiores aos construídos

.Esses espaços resultam em áreas esparsas, sem a preocupação de se constituírem em praças ou outros espaços públicos de porte suficiente para reuniões de convivência. Exceção, apenas, para a existência de 4 (quatro) praças nas EQRSW 1/2, EQRSW 4/5, EQRSW 6/7 e EQRSW 7/8, e uma no interior do CCSW. Das 5 (cinco) praças somente aquela situada no EQRSW 1/2 encontra-se urbanizada para o fim a que se propõe. (Foto 40 e 41) O planejamento inicial negligenciou áreas para o convívio social, uma vez que não foram contemplados os pontos de encontros para os moradores.



Foto 40 - Praça da QRSW não urbanizada



Foto 41 - Praça do CCSW não urbanizada

Conforme afirma Panerai (2006) o projeto de Lúcio Costa apresenta-se como herdeiro das prescrições de Ebenezer Howard e de Raymond Unwin para a cidade-jardim inglesa, e a Superquadra é uma ampliação dos *closes*, ou grupos de edificações organizadas em torno de um espaço coletivo arborizado, e afastadas das grandes vias de circulação.

Embora a topografia seja amena na maioria das Superquadras com circulação favorável ao pedestre, mesmo com a existência de rampas e escadas, não existem locais favoráveis a uma ambientação para a permanência dos moradores. E, ainda que se possa contar com a mobilidade e acessibilidade favoráveis a esses espaços, estão ausentes as relações entre espaços públicos e privados e os usos, além de tratamento adequado e capaz de proporcionar bem estar, vitalidade, sensação de júbilo e encantamento aos usuários. Funcionam, essencialmente, como áreas não edificadas. Nesses espaços também se localizam as redes de infraestrutura dos equipamentos públicos urbanos de abastecimento de água, esgoto, energia elétrica, água pluvial e telefônica.

Após a caracterização do Setor Sudoeste nos pontos julgados relevantes para o contexto deste trabalho, no próximo capítulo, será feita uma análise urbana das Superquadras e suas atividades complementares, para integrar os objetivos deste estudo.

*“Além da Cite radiense, modelo radical porém jamais realizado, Brasília é, sem dúvida, o exemplo mais completo de aplicação em grande escala dos princípios do Movimento Moderno. Nela, desde sua origem, o controle absoluto do solo conduziu à supressão dos recortes parcelares, substituídos por destinações fundiárias vinculadas à programação funcional (a setorização)
(Panerai)*

CAPITULO 5

ANÁLISE URBANA

Neste capítulo é feita a análise urbana das Superquadras do Setor Sudoeste e de suas atividades complementares, com base nos dois sistemas definidos: Sistema de Domínio da utilização do Solo nas Unidades Imobiliárias, e Sistema de Espaços Públicos de Uso Comum do Povo, além do Parcelamento do setor propriamente dito. Para essa análise, são utilizadas as mesmas variáveis físico-espaciais abordadas no decorrer deste trabalho, que correspondem às atividades, ao domínio do solo e ao uso do espaço público, nas edificações, e a rede de vias e demais logradouros públicos.

5.1 O PARCELAMENTO DO SETOR SUDOESTE SOB ANÁLISE

Diferentemente dos blocos residenciais antigos do Plano Piloto, que possuem unidades domiciliares denominadas “vazadas”, ocupando cada apartamento as duas fachadas da projeção, ou seja, na fachada principal encontram-se as áreas social e íntima, e na fachada posterior a área destinada a serviços e parte da área íntima, um grande número de blocos do Setor Sudoeste, não possui mais essa configuração. Esses blocos dobraram o número de unidades domiciliares, com o mesmo programa e com a mesma largura da projeção,

utilizando-se das ocupações de áreas públicas em espaço aéreo. Possuem apartamentos para ambos os lados, de forma legal, resultando em duas fachadas principais. Essa configuração interferiu, significativamente, no parcelamento das Superquadras como será visto a seguir.

No que se refere à orientação solar, da mesma forma que no Plano Piloto, a disposição das projeções não levou em consideração o melhor posicionamento, e como resultado algumas unidades domiciliares ficaram prejudicadas em relação ao conforto térmico, principalmente, devido à existência de duas fachadas principais.

A esse respeito Gouvêa (2003, p. 81) sugere “*estudar os “caminhos do sol” para cada localidade, com a carta solar*”. Diz, ainda, que se deve

Minimizar nas implantações de parcelamento urbano no Distrito Federal e região a exposição solar para conjuntos e edifícios com fachadas orientadas nas direções Norte, Oeste e Noroeste e procurar expor ao máximo as fachadas para o sul, não deixando, entretanto, de considerar conjuntamente fatores culturais, sociais, a topografia do local e a penetração dos ventos dominantes.

Logicamente, não seria possível orientar todas as fachadas para o sul em se tratando de uma Superquadra, o que nem sempre é totalmente recomendável, pois dentre outras variáveis, deve ser considerada, também, a direção dos ventos, mas deveriam ser evitadas as fachadas voltadas para as orientações que não proporcionassem conforto térmico, já que se trata de um projeto urbanístico com proposta elaborada previamente. No caso do setor, existem projeções voltadas para o Norte, Oeste e Noroeste que se encontram no interior das Superquadras e, por esse motivo, o desconforto é minimizado, apenas, com o sombreamento proporcionado pelas demais edificações. No entanto, os blocos localizados na periferia das Superquadras, quando possuem essas orientações, ficam prejudicados considerando, principalmente, a existência de unidades residenciais completas, totalmente voltadas para essas fachadas, mal posicionadas quanto à insolação.

Isso pode ser comprovado por meio dos questionários respondidos pelos moradores. Apesar da pesquisa ter sido distribuída de forma aleatória entre os blocos das Superquadras, não sendo direcionada para esse tipo de abrangência, foi constatado um desconforto em relação à insolação em 18% dos entrevistados, o que demonstra a existência do problema.

O afastamento entre as projeções paralelas, corresponde a 25,00m (vinte e cinco metros) nas Superquadras 100, 105, 305 e 306, a 29,00m (vinte e nove metros) nas demais Superquadras, e a 48,00m (quarenta e oito metros) na Superquadra 300.

Esses afastamentos podem ser considerados satisfatórios, exceto o das Superquadras 100, 105, 305 e 306, considerando o fato da permissão legal para o uso do espaço público²⁸ no entorno das edificações. Conforme relatado anteriormente, quando da elaboração do projeto urbanístico do setor, já existia a legislação que permitia essa ocupação, mas que não foi levada em consideração.

Consta dos Memoriais Descritivos - MDE das Superquadras, apenas, uma referência ao possível avanço de 5,00m (cinco metros) em área pública para a construção de Torres de Circulação Vertical, que foi tomado como critério para a criação dos estacionamentos públicos lindeiros às projeções, mas nenhuma alusão foi feita ao uso do espaço aéreo.

Por meio do levantamento efetuado, pode-se constatar que a totalidade dos blocos residenciais possui varandas e, possivelmente, também se utiliza do instrumento urbanístico da compensação de área, elemento não indicado na Carta de Habite-se, e por este motivo não detectado no levantamento, mas possível de ser identificado por meio das reentrâncias e saliências existentes em suas fachadas.

Isso resultou em afastamentos entre projeções paralelas variando de 19,00m (dezenove metros) a 42,00m (quarenta e dois metros), o que no primeiro caso, resultou em uma aproximação excessiva entre as unidades imobiliárias dos blocos residenciais.

Considera-se que o afastamento de 19,00m (dezenove metros) compromete a privacidade dos moradores, além de promover a ocorrência de uma desproporcionalidade entre a excessiva proximidade das projeções e a grande extensão de áreas livres, como ocorreu nas Superquadras 100, 105, 305 e 306.

O comprometimento dessa privacidade ocorre, principalmente, em uma das fachadas da edificação, já que as projeções se dispõem paralelamente umas às

²⁸ Na época vigorava o Código de Edificações de Brasília, Decreto N nº 596/67, que permitia a construção de torres de circulação vertical e garagens em subsolo, a Decisão nº 21/75-CAU, alterada pela Decisão nº 77/80 –CAU, Decreto 5.336/80, que permitia a construção de varandas em espaço aéreo e a Decisão nº 39/76 – CAU, que permitia a compensação de área.

outras, mas em número de duas. Isso resulta na existência de unidades domiciliares completas, voltadas para ambos os lados. A pesquisa efetuada com os moradores verificou que 34% (trinta e quatro por cento) dos entrevistados reconhecem que a sua privacidade ficou comprometida.

No entanto, o afastamento de 29,00m (vinte e nove metros) entre projeções paralelas, que são determinados nas primeiras Superquadras, e que resultam em afastamentos de 23,00m (vinte e três metros), após as ocupações de áreas públicas, não promovem tal desconforto para os moradores e nem são percebidos visualmente. No nosso entender, o afastamento de 23,00m (vinte e três metros) se situa próximo à altura da edificação, que no caso de pilotis mais 6 (seis) pavimentos corresponde a, aproximadamente, 22,00m (vinte metros), e isso possibilita que haja maior aeração e iluminação nos pavimentos inferiores, interferir de forma menos significativa na privacidade dos moradores e, visualmente, não proporcionar sensação de proximidade. Quanto ao afastamento de 42,00m (quarenta e dois metros), verificado na SQSW 300, ressalta-se que ele proporcionou uma grande qualidade de vida para os moradores, sem qualquer tipo de devassabilidade dos apartamentos.

O comércio pode ser considerado super dimensionado em se tratando de um comércio local, destinado a atender às primeiras necessidades. A grande metragem quadrada determinada para cada bloco, resultou em um excessivo número de lojas comerciais. Segundo levantamento efetuado nas Cartas de Habite-se, existe atualmente nesse comércio 1.713 (um mil setecentos e treze) lojas comerciais em funcionamento. Diferentemente do Plano Piloto onde existem 3(três) blocos, sendo os da extremidade com 11 (onze) lojas e o central com 12 (doze) lojas, totalizando 34 (trinta e quatro) lojas em cada Superquadra, no Comércio local do Sudoeste o número varia de 33 (trinta e três) a 97 (noventa e sete) lojas por bloco, o que proporcionou a sua ascensão para um comércio de abrangência regional, tornando-se um importante centro de compras não só para a população residente no setor, mas também no Plano Piloto, Cruzeiro, Sudoeste, Áreas Octogonais, dentre outros.

Pode-se observar, ainda, que o parcelamento do setor não levou em consideração lotes para conagração e encontro dos moradores, tais como clubes, igrejas e centros culturais e shopping.

Além disso, o desvirtuamento do projeto urbanístico inicial que previa o ponto de encontro dos moradores no CCSW, conforme discorrido no Capítulo 2, subtraiu da população um local que serviria como referência cultural e recreativa mais expressiva, e fez com que a população procurasse esse local fora do bairro, com a implantação do Terraço Shopping, localizado nas Áreas Octogonais - AO/S, conforme constatado na pesquisa realizada.

Uma das condicionantes de projeto se refere à preservação da vegetação existente de modo a minimizar o impacto que o parcelamento provocaria no espaço natural (DISTRITO FEDERAL. Brasil. Decreto nº 11.433, 1989...MDE147/88). O bosque de “Eucaliptus Argentum” mereceu uma atenção especial, mas não foi pensado como um parque urbano²⁹, que funcionaria como ponto de encontro e lazer da população. A esse respeito, na tabulação das entrevistas subjetivas, houve sugestões para essa transformação, o que possibilitaria ao setor ter uma área verde preservada, mas utilizada.

Também, o projeto de parcelamento, apesar de ter sido elaborado para uma população de 51.500 hab. (cinquenta e um mil e quinhentos habitantes), não contemplou áreas para atividades públicas de saúde, tais como Posto ou Centro de Saúde, conforme determina a Norma Técnica nº 3 (INSTITUTO, 1994).

Por outro lado, os equipamentos comunitários para atividades de educação ficaram superdimensionados, pois existe no projeto de parcelamento um total de 6 (seis) lotes destinados a creches, 15 (quinze) lotes destinados a jardins de infância, além de 14 (catorze) lotes destinados a escolas-classe, no interior das Superquadras, considerando as creches e jardins de infância das Quadras Residenciais.

No que se refere à atividade educacional infantil, que compreende creche, maternal e Jardim de infância, a mesma Norma técnica prescreve a existência de um desses equipamentos para um raio de 300,00m (trezentos metros), o que foi adotado no projeto de parcelamento. No entanto nenhum desses lotes recebeu qualquer tipo de edificação, o que pode sugerir que, devido à densidade das Superquadras, não exista demanda para tal.

²⁹ Parque urbano é definido na Norma Técnica nº 3-IPDF, referente a índices e indicadores urbanísticos, anexo ao Decreto nº 16.242/94, como um espaço livre de recreação, com características amenitativas, que lhe são conferidas pelo seu caráter de “espaço natural”, onde há predominância do componente vegetal sobre os demais elementos que compõem a sua área.

Quanto ao ensino fundamental (escola classe), a mesma Norma Técnica nº 03, prevê a sua implantação obedecendo um raio de influência de 1.500,00m (um mil e quinhentos metros), o que não foi respeitado, haja vista a existência de um desses estabelecimentos em cada Superquadra que possui 280,00m (duzentos e oitenta metros) em cada um de seus lados.

5.1.1 ABORDANDO A PERCEPÇÃO DO ESPAÇO URBANO DAS SUPERQUADRAS E SUAS ATIVIDADES COMPLEMENTARES

As edificações de habitações coletivas das Superquadras, devido à rigidez das normas urbanísticas e da semelhança e identidade no dimensionamento das projeções produziram um tipo morfológico determinado e uniforme.

As variações ficaram limitadas ao uso do espaço público tanto no nível do solo quanto no espaço aéreo. No entanto, como a grande maioria das edificações se utilizou desse espaço público, criou-se uma nova identidade para a volumetria das mesmas.

As edificações das Superquadras determinam uma maior evidência sobre o sítio no qual se implantou, e as do comércio local, apesar de serem constituídas de blocos isolados, são percebidas como um conjunto retilíneo, com baixa altura, devido à disposição linear ao longo de uma avenida.

Os lotes institucionais das Entrequadras são percebidos como construções isoladas e funcionam como ponto de destaque na percepção do espaço urbano, devido à sua volumetria e especificidades arquitetônicas.

Nas Superquadras 100, 105, 305 e 306, devido à proximidade das projeções, as ocupações do espaço aéreo com varandas, compensações de áreas e expansões de compartimentos, que tornaram as projeções mais largas e mais compridas, se tornaram evidentes, e o conjunto edificado, segundo a percepção do espaço urbano pelo observador, ficou comprometida.

5.2 ABORDAGEM DO SISTEMA DE DOMÍNIO DA UTILIZAÇÃO DO SOLO NA EDIFICAÇÃO

5.2.1 ANÁLISE DO USO E DAS ATIVIDADES NAS EDIFICAÇÕES

A segregação espacial dos usos dentro do Setor Sudoeste e a distância entre eles realçou funções que ocorreram, principalmente, devido ao fato dos moradores aderirem às modalidades motorizadas de transportes,

Essa segregação de usos é diferenciada daquela observada no Plano Piloto de Brasília, e pode ser indicada como um dos elementos que promove os vários conflitos de acessibilidade e mobilidade, que hoje se observa de forma muito evidente no Setor Sudoeste.

O planejamento dos usos complementares das Superquadras do Setor Sudoeste consta de normas muito restritivas, onde são permitidas algumas atividades e desconsideradas outras similares, mesmo que constantes das mesmas siglas na Tabela de Usos e Atividades do Distrito Federal.

Como resultado, são encontrados lotes vazios, apesar de já alienados, como as EQSW 101/102 e 301/302 que, devido à restrição da norma ou, o que é mais provável, pela falta de demanda para as atividades programadas, ainda não foram construídos. Essa programação não possibilitou que as atividades a serem instaladas estivessem em consonância com as necessidades da população residente.

Um exemplo disso são os lotes localizados nas Entrequadras. Alguns deles, os da EQSW 101/102 (Foto 42) e EQSW 103/104 (Foto 43) foram destinados exclusivamente ao ensino seriado, e posteriormente, estendido para a atividade de ensino não seriado.³⁰ A esse respeito, ressalta-se que encontra em andamento uma Ação Civil Pública, promovida pelo Ministério Público do Distrito Federal e Territórios, contestando o uso determinado, e propondo a sua anulação.

³⁰ O Decreto 18.618/97 estendeu o uso do lote para ensino não seriado.

Essa ação relaciona-se à resistência da comunidade, que se mobilizou por meio de abaixo-assinado, e impediu a instalação do estabelecimento de ensino na edificação construída, atividade rigorosamente determinada pela legislação urbanística, alegando ser o seu funcionamento dessa atividade geradora de um maior fluxo de veículos na 1ª Avenida, que já se encontra saturada, além de demandar mais áreas para estacionamentos, que também já são insuficientes³¹.



Foto 42 - Lote da EQSW 101/102, não construído



Foto 43 - Edificação construída na EQSW 103/104, cujo funcionamento foi objeto de rejeição por parte dos moradores

Os demais lotes de Entrequadras, são destinados, além do ensino seriado ou não seriado, para outras atividades do uso institucional ou coletivo, mas apenas sócio-culturais, culturais e diversão.

Os lotes destinados a equipamentos públicos comunitários com atividades de escolas-classe localizados no interior das Superquadras, também foram objeto de reivindicações pela comunidade, que solicitou as suas exclusões, alegando ser um setor que possui uma população de classe mais favorecida, e que suas crianças freqüentam escolas particulares. Estranhamente essas escolas foram incluídas nas Superquadras, que eram destinadas a uma população de maior renda, enquanto que as Quadras Residências - QRSW, consideradas econômicas, não foram contempladas com tal tipo de equipamento.

³¹ Essa reportagem fez parte do Correio Braziliense de 28/10/06, Caderno Cidades.

Contrariamente ao que ocorreu, onde a comunidade se mobilizou para exclusão de escolas classes nas Superquadras, os moradores da SQSW 300 se posicionaram contrários a um projeto de lei em andamento na Câmara Legislativa, que permitia a atividade comercial e academia de ginástica no lote destinado a escola classe. É que, segundo reportagem contida no Correio Braziliense (REBELLO, 2006), a comunidade entendeu ser necessária a convocação de uma audiência pública para proceder tal alteração, o que é plenamente justificável, apesar de não constar essa obrigatoriedade na legislação específica, Lei Complementar nº 294/00, que instituiu a outorga onerosa da alteração de uso no Distrito Federal. Seria conveniente que todas as alterações de legislações urbanísticas que interferissem na vida da comunidade tivessem a sua participação. Aliás, o Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/01, em seu art. 2º, Inciso II sugere essa participação popular.

Um outro exemplo que não poderia deixar de ser citado, apesar de não estar inserido na área objeto de nosso estudo, se refere às edificações construídas no QMSW (Foto 44), conforme relatado no Capítulo 4. Apesar de ali ter sido permitido apenas o uso comercial de bens e de serviços, e todos os projetos arquitetônicos terem sido aprovados para tal fim, a grande maioria dos imóveis encontra-se sendo utilizado para moradia, com os “*kit studios*” ou melhor, “quitinetes”.

Também os lotes nº 4 das quadras 1, 2, 3 e 4 do CCSW (Foto 45), e as quadras 5 e 6 da mesma área, destinados ao uso comercial de bens, além das salas comerciais aprovadas e licenciadas no CLSW, foram transformados em áreas residenciais. Essas transformações ocasionaram um acréscimo na população do setor a ser demonstrada na análise que se segue.



Foto 44 - QMSW 5 - Edificações utilizadas para uso residencial



Foto 45 - CCSW 1 e 2, lote 4, em primeiro plano, com edificações utilizadas para uso residencial

De acordo com o levantamento efetuado nas Cartas de Habite-se e nos Alvarás de Funcionamento expedidos pela Administração Regional do Sudoeste/Octogonal, a maioria das salas comerciais, destinadas ao uso comercial de bens, foi transformada em residências. Esse levantamento encontra-se no Quadro 5.

Quadro 5 - Salas comerciais com Carta de Habite-se e Alvarás de Funcionamento expedidos pela Administração Regional

QUADRA	SALAS COMERCIAIS COM CARTA DE HABITE-SE	ALVARÁS DE FUNCIONAMENTO EXPEDIDOS	SALAS COMERCIAIS UTILIZADAS COMO MORADIA
QMSW (EXCETO QMSW 2)	3.418	41	3.377
CCSW 5 E 6, e lotes 4 das demais	1.402	70	1.332
CLSW	946	304	642
TOTAL	5.766	415	5.351

Conforme pode ser observado no Quadro 5 acima, no QMSW, exceto o chamado Setor de Oficinas, receberam a competente Carta de Habite-se 3.418 (três mil quatrocentos e dezoito) salas comerciais, mas, apenas, 41 (quarenta e uma)

delas possuem o Alvará de Funcionamento. No CCSW constam 1.402 (um mil quatrocentos e duas) salas comerciais, e foram emitidos 70 (setenta) desses Alvarás, e no CLSW, apesar de ser permitido o uso residencial, das 946 (novecentos e quarenta e seis) salas comerciais, somente 304 (trezentos e quatro) funcionam como estabelecimentos comerciais. .

Quanto ao CLSW faz-se necessário ressaltar, que apesar de ser permitido o uso residencial, como também o uso institucional ou coletivo, nos pavimentos superiores, onde foram aprovados 36 (trinta e seis) apartamentos e 526 (quinhentos e vinte e seis) *Kit Studios*, a utilização de salas comerciais como residência, constitui-se em uma forma de burlar a legislação vigente. Isso porque, essa legislação determina áreas e dimensões mínimas para as unidades domiciliares, resultando em unidades imobiliárias com metragens quadradas superiores àquelas exigidas para as salas comerciais e, conseqüentemente, com redução do número de unidades para serem alugadas ou alienadas.

Essas transformações tanto no CCSW quanto no QMSW e CLSW, sem considerar os lotes comerciais das Quadras Residenciais, ocasionaram um grande acréscimo na população do setor, que será visto no decorrer deste Capítulo, não prevista no projeto de parcelamento original. Também, esse adensamento contribuiu, significativamente, para o comprometimento da mobilidade dentro do setor, principalmente nas horas de pico.

O urbanismo prático tem demonstrado que a demanda dos moradores é dinâmica no espaço, e no tempo, e pode não ser aquela determinada pelos legisladores. Nesse caso seria mais conveniente haver uma previsão de maior diversidade de usos, de forma a ofertar uma grande variedade de opções no atendimento às necessidades dos moradores.

Esses exemplos ratificam o dito pelo arquiteto Lúcio Costa para os setores centrais do Plano Piloto, contido no Documento Brasília Revisitada (COSTA, Lúcio. Brasília,1993), onde ele recomendou que se evitasse a excessiva setorização de uso no centro urbano, pois o que foi definido para a cidade tinha sido, apenas, a predominância de certos usos. Essa segregação de usos quando do parcelamento dos setores centrais do Plano Piloto, ocasionou setores como o Bancário, o Comercial e o de Diversões, excessivamente agitados durante o dia, e completamente ociosos e perigosos durante a noite e nos finais de semana.

Então, no que se refere ao uso do solo, pode-se perceber que a flexibilização de usos é de extrema relevância em um parcelamento, pois proporciona o atendimento às necessidades dos usuários e ainda é capaz de promover o desenvolvimento econômico e social da cidade.

Constata-se, que a excessiva restrição de usos provoca desvirtuamentos de projeto como o constatado no setor, onde não foram obedecidos os condicionantes iniciais, seja por pressão do poder econômico, seja pelas transformações do próprio poder econômico para atender às demandas, o que promoveu conflitos, principalmente, quanto à acessibilidade e mobilidade dentro da área.

5.2.2 ANÁLISE DA OCUPAÇÃO DO SOLO NAS EDIFICAÇÕES

Para a análise da ocupação do solo nas projeções das Superquadras torna-se necessário referir-se ao uso do espaço público, seja em espaço aéreo para a construção de varandas, expansões de compartimentos e compensação de área, ao nível do solo para a construção de Torres de Circulação Vertical e, como também em subsolo para a construção de garagens, conforme permitido pela legislação específica, esse último menos interferente no espaço urbano.

Por esse motivo, a ocupação das projeções das Superquadras, que no contexto deste trabalho se traduz no potencial construtivo determinado para a edificação e a área que ela ocupa em relação ao lote, determinados em legislação urbanística, sofreu majoração, ocasionada pelas citadas ocupações de áreas públicas permitidas por legislação específica.

Para se ter uma idéia da majoração da área permitida, toma-se como exemplo uma projeção que mede 80,00m (oitenta metros) de comprimento por 14,00m (catorze metros) de largura, totalizando uma área de 1.120,00 m² (um mil cento e vinte metros quadrados). Se fossem considerados os 8 (oito) pavimentos permitidos, ou seja, *pilotis*, 6 (seis) pavimentos, e subsolo para garagem, obter-se-ia uma área total de construção de 8.960,00 m² (oito mil novecentos e sessenta metros quadrados). Com o uso do espaço público, onde o subsolo pode ocupar a área sob a projeção e, ainda, avançar 155% (cento e cinquenta por cento) dessa área, além

da permissão de 2,00m (dois metros) para construção de varandas ou expansão de compartimentos em todo o seu perímetro, a edificação passaria a ter uma metragem quadrada de 13.440,00 m² (treze mil quatrocentos e quarenta metros quadrados), ou seja, um acréscimo de 50% (cinquenta por cento) em relação à área permitida.

Também, com a ocupação da cobertura, que corresponde a 40% da área do último pavimento, haveria um acréscimo de 604,80 m² (seiscentos e quatro metros quadrados e oitenta decímetros quadrados) na metragem da edificação, perfazendo um total de 14.044,80 m² (catorze mil, quarenta e quatro metros quadrados e oitenta decímetros quadrados), ou seja, 56,75% (cinquenta e seis vírgula setenta e cinco por cento) majorados da situação inicial, mas garantidos pela legislação específica.

Em alguns dos lotes do comércio local também foi utilizada a ocupação de área pública em espaço aéreo para a construção de varandas com um 1,00m (um metro) de largura mas, nos poucos lotes institucionais já construídos, situados nas entrequadras, a ocupação do lote foi respeitada.

Os lotes do comércio local, apesar de terem sido respeitados os índices de ocupação previstos para o uso da área pública com a construção dessas varandas, podem ser considerados superdimensionados para o fim a que se propunham, pois conforme já discorrido neste capítulo, essa característica promoveu sua ascensão para comércio de abrangência regional.

No entanto, de acordo com as entrevistas realizadas, ele é de fundamental importância para os moradores do setor, pois atendem grande parte de suas necessidades, mas, também promovem incômodos devido a sua localização, ou seja, agrupado na principal Avenida, a mesma que possibilita o acesso a todas as Superquadras, com exceção da SQSW 504.

5.2.2.1 A DENSIDADE BRUTA PREVISTA E A ATUAL DA SUPERQUADRAS

Com o intuito de confirmar se a densidade bruta³² estimada em projeto para cada Superquadra foi respeitada, procedeu-se a um levantamento do número

³² Entende-se por densidade bruta o resultado da divisão do número total de habitantes pela área total da Superquadra.

de apartamentos construídos, com base nas Cartas de Habite-se expedidas pela Administração Regional do Sudoeste/Octogonal. Utilizou-se, ainda, para o cálculo da população de cada Superquadra, o índice adotado pelo IBGE para o Distrito Federal que é de 3,6 (três vírgula seis) pessoas por família, e obteve-se o número de habitantes de cada uma delas.

As superquadras possuem uma área total de 7,6 ha (sete hectares e 60 ares), exceção, apenas, para a SQSW 300 e SQSW 105, 305 e 306. Dividindo-se o número de habitantes pelo total de hectares de cada Superquadra foi possível obter as densidades brutas indicadas no Quadro nº 6.

Quadro 6 - Densidade e população das Superquadras

SQSW	Nº de PROJEÇÕES	COM CARTA DE HABITE-SE	Nº DE APART.	POPULAÇÃO (índice 3,6)	DENSIDADE ESTIMADA hab/ha	DENSIDADE ATUAL hab/ha
100	7	6	396	1.425,60	350	213,09
101	11	11	642	2.311,20	500	304,10
102	12	11	564	2.030,4	500	267,15
103	11	9	642	2.311,2	500	304,09
104	11	9	468	1.684,80	500	221,68
105	9	9	780	2.808,00	308,35	403,44
300	19	17	804	2.894,40	500	183,65
301	10	9	654	2.354,40	500	309,78
302	10	10	564	2.030,40	500	267,15
303	11	11	702	2.527,20	500	332,52
304	11	11	804	2.894,40	500	380,84
305	13	13	852	3.067,20	308,35	321,84
306	8	8	600	2.160,00	308,35	393,44
504	11	10	672	2.419,20	500	318,31
TOTAL			9.144	32.918,4		

Como pode ser observado no quadro acima, apenas as SQSW 105, 305 e 306, ultrapassariam a densidade estimada em projeto. As demais Superquadras, apesar de restarem 10 (dez) projeções a serem construídas, teoricamente, não excederiam o previsto. Esse fato pode ser justificado pelo índice adotado naquela

ocasião, que era de 4,91³³ (quatro vírgula noventa e um) membros por família, e hoje ser de 3,6 (três vírgula seis), resultado do declínio da taxa de natalidade, principalmente na classe de maior poder aquisitivo, como é o caso do Setor Sudoeste.

No entanto, as Superquadras resultantes da área parcelada posteriormente, ultrapassaram a densidade prevista em projeto que era de 308,35 hab/ha (trezentos e oito vírgula trinta e cinco habitantes por hectare), mas não a densidade das demais Superquadra que foi limitada em 500 hab/ha (quinhentos habitantes por hectare), densidade máxima desejável no MDE 147/88, responsável pelas diretrizes do projeto urbanístico do setor. Ressalta-se que para o cálculo de suas densidades, a área dessas Superquadras foi extraída do projeto de parcelamento, considerando que o Memorial Descritivo- MDE 21/96, responsável pelas suas criações, citou área média de, aproximadamente, 72.000 m² (setenta e dois mil metros quadrados), e não determinou a área de cada uma delas. Além disso, posteriormente, ainda foram criadas mais 4 (quatro) projeções na SQSW 305, alterando unidades imobiliárias do CHSW e incorporando área remanescente para parcelamento futuro.

A densidade bruta da SQSW 300, última Superquadra a ser implantada não atinge 200 hab/ha (duzentos habitantes por hectare), faltando, apenas, 2 (dois) blocos para serem construídos. Isso pode sugerir que seus moradores gozam de uma melhor qualidade de vida, inclusive devido ao distanciamento entre as projeções. Essa sugestão pode ser uma realidade, principalmente, se for considerado o fato de que nenhum deles demonstrou interesse em responder ao questionário encaminhado, conforme será visto neste capítulo.

Com base nos cálculos efetuados o número de habitantes das Superquadras seria de 32.918,4 (trinta e dois mil, novecentos e dezoito vírgula quatro). No entanto, se for subtraída da população estimada para o Setor Sudoeste³⁴ de 34.829 (trinta e quatro mil oitocentos e vinte e nove) habitantes, poderia se considerar que o índice adotado por família não corresponderia à realidade efetivamente existente, ou que já teria havido um grande crescimento no Setor após o senso realizado, o que se acredita ser o mais viável.

³³ Este índice foi previsto com base em dados da CODEPLAN, conforme MDE 147/88 para a família média.

³⁴ Essa população foi obtida com a subtração da população da Região Administrativa Sudoeste/Octogonal constante do PDAD 2004, subtraída a população das Áreas Octogonais, segundo Censo do IBGE, conforme já discorrido no Capítulo 2.

Isso, porque, com esse cálculo, restariam, apenas, 1.910,6 (um mil novecentos e dez vírgula seis) habitantes para as demais áreas habitacionais, o que não condiz com a realidade.

Para se ter uma estimativa da população hoje existente no setor, foi elaborado um levantamento das unidades imobiliárias de todas as áreas residenciais, e incluídas as salas comerciais que se encontram sendo utilizadas para moradia. Para as unidades domiciliares, conforme esclarecido, foi utilizado o índice 3,6 (três vírgula seis) pessoas por família, determinado pelo IBGE, mas para os *kit studios*, devido à sua pequena metragem quadrada, e pelo fato de não ter sido encontrado referência em documentos oficiais, arbitrou-se o índice de 1,3 (um vírgula três) pessoas por unidade, considerando que, em alguns casos, residem dois moradores na mesma unidade. O resultado encontra-se no Quadro 7.

Quadro 7 - População estimada para o Setor Sudoeste

ÁREA	Nº DE APART.	POPULAÇÃO (índice 3,6) (APART.)	SALAS COMERCIAIS UTILIZADAS COMO MORADIA	Nº DE KIT STUDIOS	POPULAÇÃO (índice 1,3) (KIT STUDIO)	TOTAL DE MORADORES
SQSW	9.144	32.918,4				32.918,4
QRSW	2.841	10.227,6				10.227,6
QMSW			3.377		4.390,1	4.390,1
CLSW	36	129,6	642	526	1.518,4	1.648,0
CCSW	1008	3.628,8	1.332		1.731,6	5.360,4
					TOTAL	54.544,50

Como pode ser observado no quadro acima, nas Quadras Residenciais – QRSW existem, atualmente, 2.841 (dois mil oitocentos e quarenta e uma) unidades domiciliares, no CCSW 1008 (um mil e oito) apartamentos, nos pavimentos superiores dos comércios locais, 36 (trinta e seis) apartamentos, 526 (quinhentos e vinte e seis) *kit Studios*, além das salas comerciais utilizadas como domicílios, tanto no próprio CLSW, como também no QMSW e CCSW.

Assim, a população atual do Setor Sudoeste, desconsiderando as unidades imobiliárias utilizadas como moradia no comércio local e nas Entrequadras das Quadras Residenciais, poderia ser estimada em 54.688,54 (cinquenta e quatro mil seiscentos e oitenta e oito, vírgula cinquenta e quatro) habitantes, sem incluir no cômputo os 10 (dez) blocos residenciais das Superquadras, e os 3 (três) das Quadras Residenciais, que ainda não foram construídos.

Se for considerada a construção desses blocos, estimando-se uma média de 60 (sessenta) apartamentos para os blocos das Superquadras, e 18 (dezoito) apartamentos para os das Quadras Residenciais, e considerando, ainda, o índice de 3,6 (três vírgula seis) pessoas por família, ainda seriam acrescentadas 2.354,44 (dois mil trezentos e cinquenta e quatro, vírgula quarenta e quatro).

O total do número de moradores do Setor Sudoeste, após a complementação das Superquadras e Quadras Residenciais, passaria a ser de 56.898,94 (cinquenta e seis mil oitocentos e noventa e oito vírgula noventa e quatro) habitantes, excluindo as unidades imobiliárias do comércio local e das entrequadras das Quadras Residenciais utilizadas para moradia, que não foram computadas para este cálculo.

Considerando a população estimada atualmente em 54.544,50 (cinquenta e quatro mil quinhentos e quarenta e quatro vírgula cinquenta), e comparando-a com a população estimada no ano de 2004, que era de 34.829 (trinta e quatro mil oitocentos e vinte e nove), constata-se que ela foi acrescida em quase 57% (cinquenta e sete por cento).

5.2.3 ANÁLISE DA CONCESSÃO DO ESPAÇO PÚBLICO PARA PARTICULARES

Conforme discorrido neste trabalho, todas as projeções das Superquadras, se utilizam de uma ou mais ocupações de espaço público, seja em nível do solo, em subsolo, ou em espaço aéreo, permitidas pela legislação específica. Essa legislação permite a ocupação dessas áreas, em troca de um valor pecuniário denominado preço público, inerente ao instrumento urbanístico da Concessão de Uso, ou Concessão de Direito Real de Uso, pela qual elas são regidas.

5.2.3.1 VARANDA E EXPANSÃO DE COMPARTIMENTO

A construção de varandas, segundo levantamento realizado, é constatada na totalidade das edificações e, em grande número delas, principalmente aquelas construídas após 1998, também se verifica a expansão de compartimentos³⁵.

As varandas aparecem em menor ou maior escala nas edificações, ou seja, em algumas projeções essas varandas se limitam aos compartimentos de permanência prolongada destinados a estar e repouso e, em outras, ocuparam todo o seu perímetro, o que as tornou, do ponto de vista visual, totalmente diferenciadas daquelas existentes nas Superquadras do Plano Piloto. (Foto 46 e 47)



Foto 46 - Varandas nas salas dos apartamentos



Foto 47 - Varandas e expansões de compartimentos em vários compartimentos

A existência dessas varandas nas unidades residenciais proporciona ambientes mais agradáveis e, quando incorporados a eles por meio da expansão de compartimento, majora as suas áreas e possibilita melhores condições de habitabilidade, considerando que as áreas dos apartamentos encontram-se a cada vez mais reduzidas. Isso foi comprovado por meio das entrevistas realizadas, onde 83% (oitenta e três por cento) dos moradores pesquisados acreditam serem elas de grande importância para o seu conforto.

³⁵ A permissão para expansão de compartimentos em espaço aéreo só ocorreu com a edição da Lei Complementar nº 130/98

Como elemento da arquitetura modernista, apresenta efeito determinante na volumetria da edificação, melhora a qualidade de vida dos moradores do bloco, além de não trazer impactos na paisagem que proporcionem efeitos visuais negativos.

No entanto, devido à permissão que constava da legislação em vigor à época da construção dessas edificações, onde a expansão de compartimento, cujo avanço poderia atingir até 2,00m (dois metros) e, conforme esclarecido no Capítulo 2, que devido a um vício de redação, passou a ser viável de ocorrer em qualquer compartimento ou ambiente, e ainda, perdendo as características de varandas e passando a ter janelas e até paredes cegas, as projeções passaram a constituir um novo tipo morfológico.

Nas Superquadras 105, 305 e 306, essa alteração é mais evidente, pois as edificações se tornaram mais robustas e houve uma maior aproximação entre elas, o que proporcionou uma percepção diferenciada do espaço urbano daquelas Superquadras em relação às demais.

5.2.3.2 TORRE DE CIRCULAÇÃO VERTICAL

Ao contrário do que seria mais coerente, a ocupação do espaço público com a construção de Torres de Circulação Vertical é verificada, apenas, em parte dos blocos residenciais das Superquadras e não em sua totalidade.

Isso porque, com a localização dessas torres na área externa da edificação e, conseqüentemente, na área externa da projeção, a sua metragem quadrada excede o potencial construtivo permitido e, com isso, possibilita aos incorporadores acrescerem área útil às edificações, e eles não desprezariam tal vantagem.

No entanto, um grande número de projeções, possui unidades domiciliares voltadas inteiramente para cada uma das fachadas, como já foi discorrido no Capítulo 4 e, conseqüentemente, as Torres de circulação vertical atendem a 4 (quatro) unidades por pavimento, e não a 2 (duas), conforme ocorreria se elas abrangessem toda a sua largura. A sua localização internamente à projeção torna-se necessária, além de mais econômica e funcional.

Essa localização das citadas torres interna às projeções, também não subtrai lucros do incorporador, pois o Código de Edificações do Distrito Federal (DISTRITO FEDERAL. Brasil. Lei nº 2.105, 1998), desconsidera para o cálculo da área máxima permitida, a metragem quadrada dessas escadas e dos poços de elevadores, quando localizadas internamente à edificação, e permite a sua compensação na periferia. Em síntese, retira-se um elemento ocupando a área pública no nível do solo e o inclui no espaço aéreo, tornando-se mais benéfico para a comunidade, pois não é subtraída área pública do entorno da edificação, e nem interrompido o livre acesso às suas áreas adjacentes.

5.2.3.3 GARAGEM EM SUBSOLO

A construção de subsolos para garagem, ocupando 155% (cento e cinquenta e cinco por cento) da área da projeção em espaço público, é indiscutivelmente o mais utilizado no setor. No entanto, essa permissão é de fundamental importância para que seja cumprida a exigência do número de vagas para veículos, proporcional ao número de compartimentos de permanência prolongada de cada unidade residencial, conforme determina o mesmo Código de Edificações do Distrito Federal ((DISTRITO FEDERAL. Brasil. Lei nº 2.105, 1998) vigente.

Com a construção dessas garagens, a ocupação dos espaços públicos para estacionamentos de veículos fica minimizada, considerando o alto índice de motorização dos habitantes do Setor, e que possibilita a existência de mais espaços gramados e arborizados para os moradores.

5.2.3.4 ANÁLISE DOS USOS ATUAIS DO *PILOTIS* E DA COBERTURA DAS EDIFICAÇÕES

A ocupação do *pilotis*, com residência para zelador, salão de festas, dependência para faxineiros, além de depósito para guarda de bicicletas e depósito, dentre outros, é verificada na totalidade dos blocos residenciais das Superquadras.

Esses usos foram sendo alterados ao longo dos anos, conforme visto no Capítulo 2, e são necessários para o funcionamento da edificação. No entanto, essa ocupação, apesar de não interromper a circulação das pessoas, faz com que o *pilotis* não mais seja caracterizado como uma área livre, que se constitui em uma continuação da área pública lindeira, conforme previsto no Memorial do Plano Piloto, apesar da obrigatoriedade de não atingir os seus limites e de serem mantidos afastamentos entre as suas edificações.

No entanto, quanto da escolha de um parcelamento idêntico ao do Plano Piloto para o Setor Sudoeste, com edificações suspensas do chão por meio de *pilotis*, oferecendo a conquista do espaço público contínuo, observa-se que, em vários blocos, os habitantes foram redefinindo suas relações com o exterior. A existência do grande número de cercas vivas nos blocos residenciais, com alturas acima de 0,80m (oitenta centímetros), mesmo que afastadas de seu perímetro, já possuem o propósito de privatizar o espaço dos *pilotis*, e só vem confirmar que, apesar do planejador acreditar ser o melhor para a população, cada conjunto de habitantes redefine o seu espaço da maneira que melhor lhe convier, o que altera a legislação de uso e ocupação do solo determinada, e subtrai área de circulação livre. (Fotos 48 e 49)

Essa ocupação do *pilotis* não majora o potencial construtivo determinado para a projeção, pois não existe acréscimo de área construída, considerando que a sua área já se encontra computado no cálculo da área da edificação sendo, apenas, diversificados os seus usos.



Foto 48 - Cerca viva delimitando o pilotis



Foto 49 - Cerca viva delimitando o espaço referente à edificação

A permissão de uso da cobertura para atividades de lazer ou complemento da unidade residencial do último pavimento foi verificada em quase 50% (cinquenta por cento) dos blocos residenciais das Superquadras do setor. Essa área possibilita aos moradores desfrutarem de espaços de lazer como piscinas, saunas, academias de ginástica e churrasqueiras na própria edificação, ou que a unidade residencial do último pavimento possa ter a sua área de lazer privativa.

O fato dessa ocupação não poder atingir os limites da projeção, e ter de manter um afastamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) em todo o seu perímetro faz com que seja descaracterizado um sétimo pavimento. Além disso, tanto a ocupação para uso comum como para uso privativo, obedecem aos mesmos condicionantes e, ainda, não podem exceder a 40% da área do último pavimento.

No entanto, no que se refere à ocupação do solo, conforme entendido no contexto deste trabalho, essa utilização majora o potencial construtivo determinado para a edificação pois, como foi visto neste capítulo, acresce área útil onde era permitido somente o recobrimento da edificação.

5.3 ANÁLISE DO SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS DE USO COMUM DO POVO

5.3.1 A REDE VIÁRIA

A rede de vias ou o sistema viário do Setor Sudoeste obedeceu de uma forma geral, a uma geometria cartesiana do traçado, adotando algumas tipologias rodoviárias, com endereçamento alfanumérico, setorização dos usos, hierarquia viária, dentre outros. Obedeceu, em regras gerais, aos mesmos parâmetros determinados para o Plano Piloto de Brasília, no projeto concebido por Lúcio Costa. Suas vias correspondem a um traçado bastante definido, embora apresente disfunções operacionais na 1ª Avenida, que será analisada com maior detalhe, por ser o principal problema constatado no setor, decorrentes da superposição dos conceitos de Avenida de Circulação e de Atividades³⁶,

As demais vias, conforme relatado no Capítulo 4, não trazem transtornos à população residente, algumas possuem pista dupla, com duas faixas de rolamento e canteiro central, outras uma ou duas faixas de rolamento em cada sentido sem canteiro central., mas todas fazem parte de um sistema viário hierarquizado, onde as vias principais funcionam, apenas, como tráfego de passagem para as vias locais, podendo-se atingir qualquer área do setor.

A 1ª Avenida (Foto 50, 51 e 52), constitui-se no principal problema de acessibilidade do Setor Sudoeste. O volume de tráfego nas horas de pico, ou seja, pela manhã, na hora do almoço e no final da tarde supera, em muito, a sua capacidade. Segundo dados do DETRAN/DF, publicado no Correio Braziliense (LIBRELON, 2006) passam, diariamente, por essa Avenida 30.000 (trinta mil) carros, tendo um fluxo 50% (cinquenta por cento) acima de sua capacidade.

³⁶ *Avenida de Atividades* – via principal ou arterial que tem como função predominante a acessibilidade às atividades lindeiras, prioriza o transporte coletivo ou de massa e a circulação de pedestres e não propicia o desenvolvimento de velocidade;
Avenida de Circulação – via principal ou arterial que têm como função predominante o tráfego contínuo ou de passagem;
Norma do Sistema Viário – Decreto Nº 26.048, de 20 de julho de 2005.



Foto 50 - 1ª Avenida - duas faixas de rolamento em cada sentido e canteiro central



Foto 51 - Congestionamento na rótula da 1ª Avenida

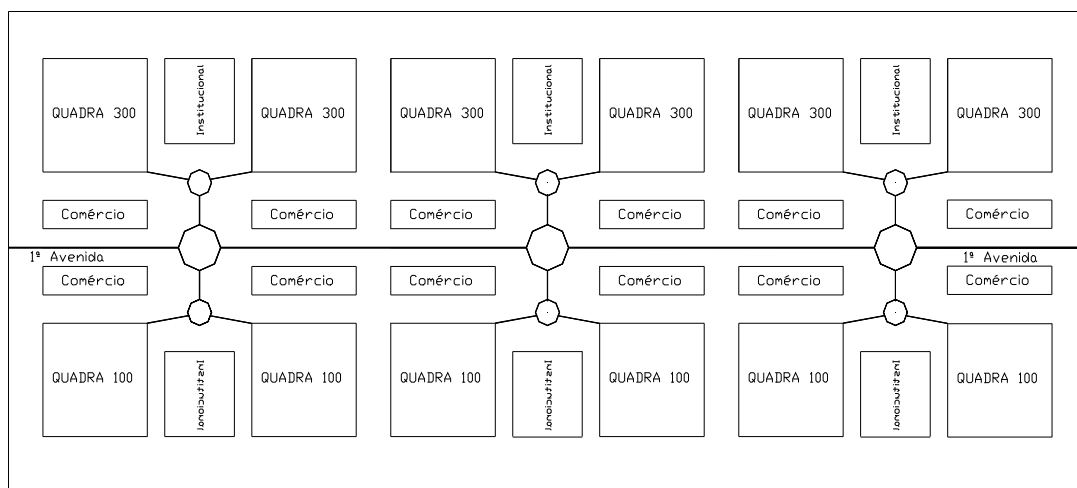


Foto 52 - Trânsito na 1ª Avenida na hora de pico

Para uma avenida de circulação o seu dimensionamento estaria de acordo com o previsto, mas o fato de ter sido localizado junto a ela o uso institucional e todo o comércio de apoio as Superquadras e, de uma maneira geral, ser a via de acesso a todo o setor, transformou-a em uma avenida saturada e de tráfego lento, nas horas de pico.

O esquema dessa 1ª Avenida (Figura 3), aparentemente simples e funcional, promove na prática, grandes conflitos de congestionamento, notadamente porque superpõe, nas rótulas da via principal, a difícil conciliação do tráfego de passagem com o tráfego de acesso as Superquadras e Entrequadras.

Figura 3- Esquema da circulação do Setor Sudoeste



Fonte: Ronald Belo

A depender da atividade instalada no lote da Entrequadra, destinado às atividades de uso institucional, dentre elas a educacional, esse conflito se agrava muito mais. Isso já pode ser constatado na Entrequadra 303/304, onde existe um estabelecimento de ensino, e a hora da entrada e saída dos alunos coincide com a dos moradores locais. Esses conflitos também se explicam devido à alta taxa de motorização dos moradores locais. Como é possível ser observado no esquema da Figura 3, o sistema viário secundário é inexistente, ou se reduz à rótula menor e suas três aproximações, rebatida nos dois lados da via principal.

A concepção da mobilidade e da acessibilidade superpostas em uma via principal, como verificado nas cidades tradicionais, estão também associadas à superposição de usos e funções, viabilizadas pela circulação. Nessas configurações seus usuários, via de regra, realizam um percentual significativo de viagens a pé, não sendo exigido um super dimensionamento do sistema viário para as modalidades motorizadas.

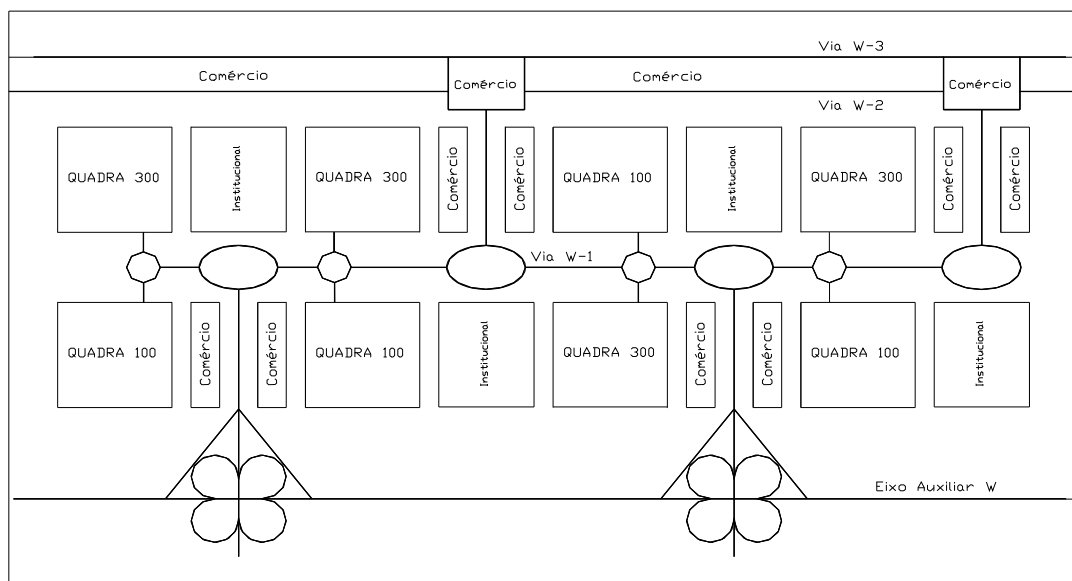
No caso da 1ª Avenida do Sudoeste, a superposição da mobilidade, acessibilidade e a ausência do sistema de vias secundárias, associadas a setorização modernista dos usos, promovem, no cotidiano operacional da via, congestionamentos e lentidão no tráfego, especialmente nas horas de pico da manhã, meio dia e final da tarde.

Em resumo, os congestionamentos e a lentidão no tráfego da 1ª Avenida, notadamente nas horas de pico, podem ser explicados pelos seguintes fatores na proposta da via:

- Esquema do sistema viário da via concebido nos moldes das cidades tradicionais, em um setor concebido nos moldes modernistas, com superposição da acessibilidade, mobilidade e acessos voltados para as pistas de rolamentos motorizadas de uma via principal;
- Setorização de usos complementares como comércio, prestação de serviços e institucional com acessos ao longo da mesma via principal, e desassociado da hierarquia varia;
- Localização dos estacionamentos públicos ao longo das pistas de rolamentos e nas proximidades das aproximações das rótulas;
- Inexistência do sistema viário secundário para abrigar a circulação entre as vias locais de acesso a lotes e projeções e a via principal, ou seja, um espaço adicional para comportar os veículos nessa transição, e não promover congestionamentos com uma transição direta;
- Super oferta de áreas para comércio e prestação de serviços, que passaram a ter abrangência regional;
- Superposição do uso habitacional nos lotes dos comércios locais e a falta de exigência de garagens internas aos lotes;
- Proibição de utilização do subsolo para garagem nos comércios locais, e sua destinação para uso idêntico ao do pavimento térreo, ou seja, comércio de bens e de serviços.

Para ilustrar as contradições entre setorização de usos, circulação e acessibilidade do Setor Sudoeste são apresentadas as principais características do esquema operacional da circulação do Plano Piloto de Brasília, proposto por Lucio Costa. (Figura 4)

Figura 4 - Esquema da circulação do Plano Piloto



Fonte – Rónald Belo

Esse esquema apresenta parte do quadrante oeste da proposta, que consta de duas vias principais, a Via W-3, uma Avenida de Atividades que opera com retornos, e o Eixo Auxiliar Oeste, uma Avenida de Circulação concebida para operar como um sistema rodoviário de passagens de níveis, as populares “tesourinhas”.

Entre essas vias principais tem-se o sistema viário secundário que opera com rótulas elípticas, onde é dirimido o tráfego de passagens, e rotatórias circulares, que dirimem o tráfego de acesso às vias locais das Superquadras.

O comércio regional está localizado na Via W-3, com estacionamentos na Via W-2 e W-3, e o comércio local nas vias secundárias, entre a Via W-3 e o Eixo W. Nesse esquema é possível observar um Sistema Viário hierarquizado, onde consta o sistema viário principal, secundário, e local, o que possibilita um equilíbrio da circulação motorizada, tanto nos momentos de coleta e distribuição de fluxos entre as vias locais e as principais. Constata-se que existe espaço para comportar os veículos na transição entre as vias locais e as vias principais, evitando-se retração de fluxo em uma transição direta.

Em complemento, temos ainda, uma hierarquia da circulação associada a uma hierarquia da localização dos usos (atividades), onde aqueles de maior intensidade de ocupação estão na Avenida de Atividades (Via W-3), e os de menor

porte estão nas vias secundárias. Conseqüentemente, na Avenida de Circulação (o Eixo W), não estão programadas a localização de usos nas proximidades das pistas de circulação, como estabelece os referenciais modernistas.

Em que pese os dois sistemas apresentarem comércios locais com características regionais, e os congestionamentos se assemelharem nas horas de pico, a intensidade e duração de ambos são bem diferentes, uma vez que aqueles observados no Sudoeste ocorrem na via principal de circulação e acessos, enquanto no Plano Piloto se observam apenas nas vias secundárias, com tempo e intensidades bem menores.

No caso do Plano Piloto os congestionamentos são observados quase sempre nas vias secundárias, na distribuição do fluxo no sentido das vias principais para as vias locais. No sentido contrario, ou seja, na coleta entre as vias locais e principais, os fluxos são mais bem absorvidos pela capacidade viária das vias principais, sempre em número de 2 (duas) nos 4 (quatro) quadrantes do Plano Piloto: W-3, Eixo W, L-2 e Eixo L.

O Setor Sudoeste não conta com um sistema de vias secundárias que possa amortecer espacialmente o volume dos fluxos entre vias locais e principais, e nesse esquema conta com apenas uma (1ª Avenida), o que resulta em congestionamentos tanto nos fluxos de coleta entre as Vias locais e a principal, e entre essa e as Vias Locais, nos fluxos de distribuição.

Ressalte-se, em complemento, que no Plano Piloto entram e saem, diariamente, 250.000 (dois mil e quinhentos) veículos oriundos das diversas aglomerações urbanas do Distrito Federal, transportando 399.000 (trezentos e noventa e nove mil) passageiros, com uma taxa média de ocupação de 1,59 (um vírgula cinquenta e nove) pessoas por veículos.³⁷ É uma estatística do ano 2000 já defasada, considerando que a frota motorizada no DF vem crescendo a 6% (seis por cento) ao ano, valor preocupante para o planejamento da circulação, acessibilidade e sistema viário de uma cidade.³⁸

No Setor Sudoeste a acessibilidade é realizada, principalmente, pelo modo motorizado individual, que corresponde a 77,86% (setenta e sete vírgula oitenta e

³⁷ Pesquisa *Screen-Line*. CODEPLAN. 2000.

³⁸ Estatística do DETRAN/DF em 2000

seis por cento), segundo pesquisa da CODEPLAN (2000), já defasada, mas que nos permite perceber a real dimensão do problema. O transporte coletivo circula, apenas, nas vias que o circundam, mas é utilizado, principalmente, pelos trabalhadores e empregados do setor e não por seus moradores. O Quadro nº 8 apresenta uma visão de como era realizada a acessibilidade no setor.

Quadro 8 - Acessibilidade no Setor Sudoeste

Região Administrativa	Ônibus (1)	Transporte Escolar	Transporte Fretado	Auto/Utilitário e Táxi (2)	Lotação	Outros (3)	Total
Cruzeiro, Octogonal e Sudoeste	15.455	6.793	892	90.803	1.475	1.211	116.619
	13,24%	5,82%	0,76%	77,86%	1,26%	1,04%	100,00%
Distrito Federal	732.468	88.321	36.068	1.017.922	756.60	512.82	2.001.721
	36,59%	4,41%	1,80%	50,85%	3,78%	2,56%	100,00%

- (1) Inclui ônibus convencional e transporte vizinhança
 (2) Inclui condutor mais passageiro
 (3) Inclui modo bicicleta, ciclomotores e outros.

Fonte: Pesquisa Screen-Line. CODEPLAN. 2000

O deslocamento não motorizado ou de pedestres, só é verificado em curtas distâncias, seja para adquirir produtos no comércio local, ir à escola ou se deslocar para atividades que se localizem nas proximidades.

Uma análise da 1ª avenida baseada nas características principais definidas por Jacobs (1961), quando diz que para uma rua receber desconhecidos e ter segurança, como trunfo devido à presença deles, deve ter nítida separação entre o espaço público e o espaço privado, olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua e usuários transitando ininterruptamente nas calçadas. Essa avenida teria tais características, sendo em menor escala aquela que corresponde aos olhos dos proprietários naturais da rua, ou seja, os seus moradores.

Isso porque, apesar de ter sido permitido o uso residencial no pavimento superior dessas edificações, ele se restringe a poucas unidades domiciliares, considerando que somente foram construídos 36 (trinta e seis) apartamentos. No entanto, o que mais se observa é a existência dos chamados *Kit Studios*, e as salas comerciais sendo utilizadas como moradias.

A determinação do uso essencialmente comercial dessa via faz com que ela seja viva durante o período comercial, mas incapaz de atrair um maior número de pessoas no período noturno, exceto pelos poucos estabelecimentos comerciais, como bares, restaurantes e lanchonetes, que funcionam após o término do horário comercial.

No entanto, infere-se que com uma combinação de usos, seria garantida a pedestrianização e dinamismo em horários diferenciados, possibilitando a utilização plena do espaço, pois conforme Jacobs (2000), a superposição e diversidade de usos tornam-se a razão fundamental para a continuidade e sustentabilidade econômica das ruas, e promove condições para a sociabilidade, que a segregação de funções adotada no movimento modernista não promove.

5.3.2 OS DEMAIS ESPAÇOS PÚBLICOS

Os espaços públicos do Setor Sudoeste não possuem a função de proporcionar ambientes agradáveis e favoráveis, para que as pessoas permaneçam ou se apoderem deles.

Considerando o percentual majoritário desses espaços eles são pouco utilizados, apesar de serem acessíveis aos moradores, incluindo crianças e idosos, e de estarem geralmente limpos, bem cuidados, e comporem uma paisagem agradável para a comunidade.

A exceção observada são alguns locais no interior das Superquadras, próximos às projeções habitacionais, onde são encontrados parques infantis, quadras de esportes e bancos, com relativo conforto térmico proporcionado por árvores já adultas que, geralmente, foram implantados pelos próprios moradores ou pelas incorporadoras responsáveis pela construção dos blocos, de acordo com a conveniência de cada um. Os demais espaços são utilizados para a circulação e acesso ao comércio local, e às paradas de ônibus, por aqueles que utilizam o transporte coletivo. (Foto 53 e 54)



Foto 53 - Parque infantil instalado por moradores



Foto 54 - Quadra de esportes doada pela Construtora, conforme placa afixada no alambrado

Apesar da existência de 5 (cinco) praças no projeto de parcelamento, tendo sido somente uma implantada, não foi registrada a existência de outros logradouros públicos de convivência e de encontros, o que torna as áreas gramadas responsáveis, apenas, pela função de receber o trânsito de pedestres.

Não foram contemplados na proposta inicial quaisquer elementos que caracterizassem locais para encontros dos moradores, provavelmente, pelo fato de ter sido previsto um Centro Comercial – CCSW, que funcionasse para tal fim, se constituindo em um autêntico referencial urbano, e cuja destinação original foi desvirtuada. A praça, localizada no interior dessa área, delimitado por vias e edificações ainda não foi urbanizado, e encontra-se sem qualquer tipo de cobertura e arborização. (Foto 55)



Foto 55 - Praça prevista em projeto delimitada por edificações e vias

5.4 ANÁLISE DAS EXPECTATIVAS DOS MORADORES

Como descrito na Introdução, a idealização deste trabalho surgiu do interesse e da necessidade de entender se o projeto urbanístico elaborado para o Setor Sudoeste, especificamente, no que se refere as Superquadras, além das normas de uso e ocupação determinadas, atenderam às expectativas dos moradores.

A análise do espaço urbano não seria produtora se ativesse, apenas, a um estudo teórico e de levantamento de dados técnicos, pois se prenderia a uma só teoria de análise. Assim, foi incluída no procedimento metodológico, a realização de entrevistas com a população residente, por meio de questionário, que se acredita ser a melhor forma de atuar junto à população, de modo a ajudar a compreender o setor, e entender se foram atendidas as suas expectativas sócio-espaciais, mesmo que por meio de uma amostragem.

Dos 504 (quinhentos e quatro) questionários distribuídos foram devolvidos 100 (cem), correspondendo a um percentual de 20% (vinte por cento) do total, que somados aos 39 (trinta e nove) da pesquisa piloto, totalizaram 139 (cento e trinta e nove) questionários, que foram então tabulados, e o resultado pode ser resumido da forma que se segue.

Ressalta-se que as perguntas formuladas complementam a pesquisa, pois apesar de serem elaboradas de uma forma simples e coloquial, considerando que os entrevistados não possuem conhecimento específico, se referem aos elementos de investigação, abrangendo todas as variáveis de análise, e o universo delimitado no trabalho.

Salienta-se, também, que apenas da SQSW 300, não se obteve nenhum questionário respondido. Essa indiferença dos moradores pode sugerir que, devido à localização de seu comércio nas vias locais, o fato de estar afastada do comércio local situado na 1ª Avenida, de ser uma Superquadra com densidade muito inferior às demais, e de ter seus blocos residenciais distanciados uns dos outros mais do que nas demais Superquadras, as necessidades e expectativas de seus moradores foram plenamente atendidas.

5.4.1 PERFIL DOS ENTREVISTADOS E TEMPO DE MORADIA EM BRASÍLIA E NO SETOR SUDOESTE

A população pesquisada do Setor Sudoeste é jovem, e predomina aqueles nascidos entre 1970/1979, com nível superior, pós-graduação, mestrado e doutorado. Pode-se considerar que quanto ao sexo, houve uma divisão igualitária entre os entrevistados (48% feminino e 52% masculino).

Gráfico 1 – Sexo

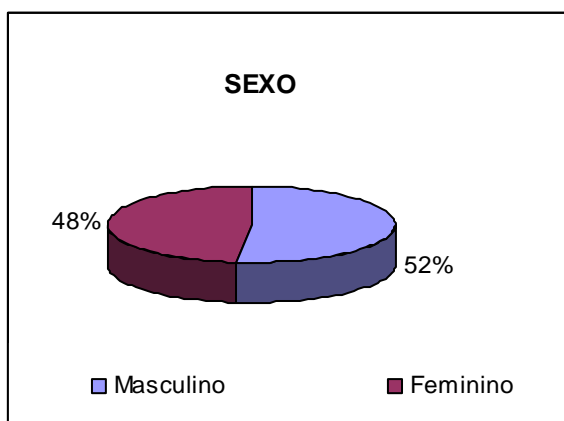


Gráfico 2 – Idade

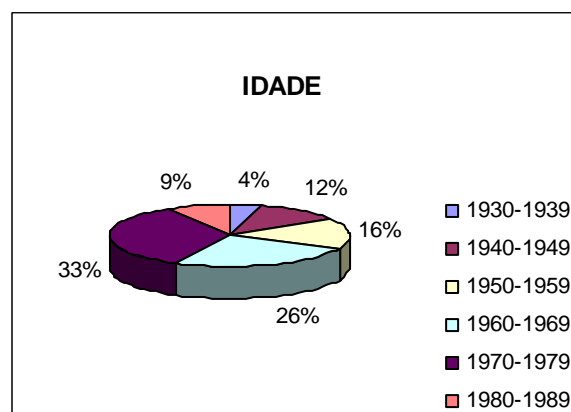
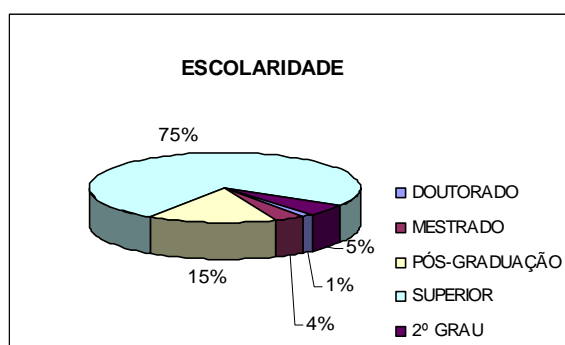


Gráfico 3 – Escolaridade



Em relação ao tempo de residência em Brasília e tempo de residência no Setor Sudoeste a população se dividiu da seguinte forma:

Gráfico 4 - Tempo de Brasília

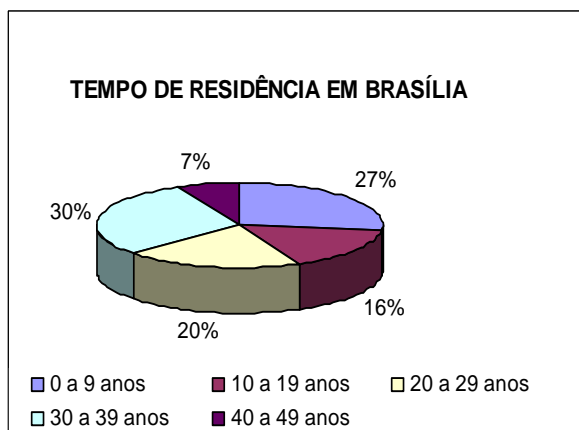
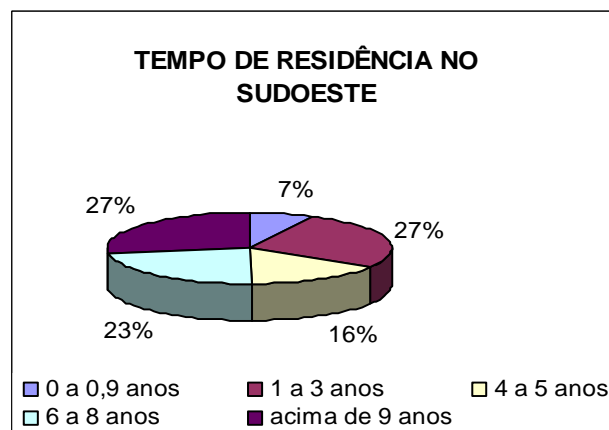


Gráfico 5 - Tempo de residência no Sudoeste



5.4.2 ANÁLISE DAS PERGUNTAS OBJETIVAS

5.4.2.1 NÍVEL DE SATISFAÇÃO DOS MORADORES

A satisfação em morar no Setor é total, não existindo morador, entre os entrevistados, que esteja insatisfeito em residir nessa área. Além disso, o Setor é bonito e agradável para 98% da população entrevistada.

5.4.2.2 COMÉRCIO LOCAL

O comércio local como foi implantado satisfaz a 65% dos moradores, e é utilizado, principalmente, para compras (43%) e serviços (26%). Atende às necessidades totais da população em 9%, e a procura de outros locais para atendimento de suas necessidades ocorre, esporadicamente, para 60% dos entrevistados.

Quadro 9 - Utilização do comércio local

Utilização do comércio	
compras	43%
Serviços	26%
Lazer	19%
Passeio	12%

Além disso, a disposição dos blocos comerciais agrada a 83% da população entrevistada, o que pode significar que o seu superdimensionamento, ou seja, a grande quantidade de lojas em se tratando de um comércio local, torna-se benéfica para os moradores.

5.4.2.3 REDE DE VIAS E ESTACIONAMENTOS

O sistema viário só atende às expectativas de 7% dos moradores, sendo que para 53% dos entrevistados não atende, e para 40% atende parcialmente. Transitar de automóvel no setor não é satisfatório para 54% da população entrevistada, sendo que para 41%, essa satisfação é parcial. A falta de estacionamentos é sentida em 73% dos moradores no que se refere ao comércio local, mas em relação às Superquadras, a demanda é atendida para 73% dos entrevistados e parcialmente para 24% da população pesquisada.

5.4.2.4 ACESSIBILIDADE NO SETOR

As barreiras físicas, tais como cercas vivas, portões, desníveis, que dificultem o caminhar pelo Setor, não se faz presente em todas as Superquadras, pois é sentida, efetivamente, por, apenas, 33% dos entrevistados, e ocasionalmente por 22% da população pesquisada.

5.4.2.5 VARANDA, OCUPAÇÃO DE COBERTURA, UTILIZAÇÃO DOS *PILOTIS* E PROXIMIDADE DOS BLOCOS

Para 83% dos entrevistados a existência de varandas nos apartamentos contribui para o seu conforto. No entanto, a proximidade dos blocos, comprometendo a privacidade dos moradores, ocorre em alguns casos, pois 34% da população pesquisada entendem que essa privacidade ficou comprometida.. No que se refere à ocupação de cobertura, 93% dos moradores de blocos onde existe essa ocupação não o consideram prejudicial e, nem tampouco a existência de um salão de festas no bloco, pois 75% dos entrevistados consideram a existência dessa instalação importante para a sua qualidade de vida.

5. 4.2.6 CONFORTABILIDADE DAS UNIDADES DOMICILIARES

Apesar da pesquisa ter sido distribuída de forma aleatória entre as Superquadras, não se tendo o objetivo específico de aferir sobre a orientação solar dos apartamentos, constata-se que esse desconforto existe, pois 18% dos entrevistados o sentem.

5.4.2.7 – LOCAIS DE ENCONTROS

A falta de locais de encontros sociais, culturais e recreativos no setor é sentida por 72% dos entrevistados e, devido a essa carência, 56% deles, elegeram o Terraço Shopping, localizado no Setor de Habitações Coletivas Áreas Octogonais, como o local onde esses encontros se realizam.

5.4.2.8 DENSIDADE DAS SUPERQUADRAS

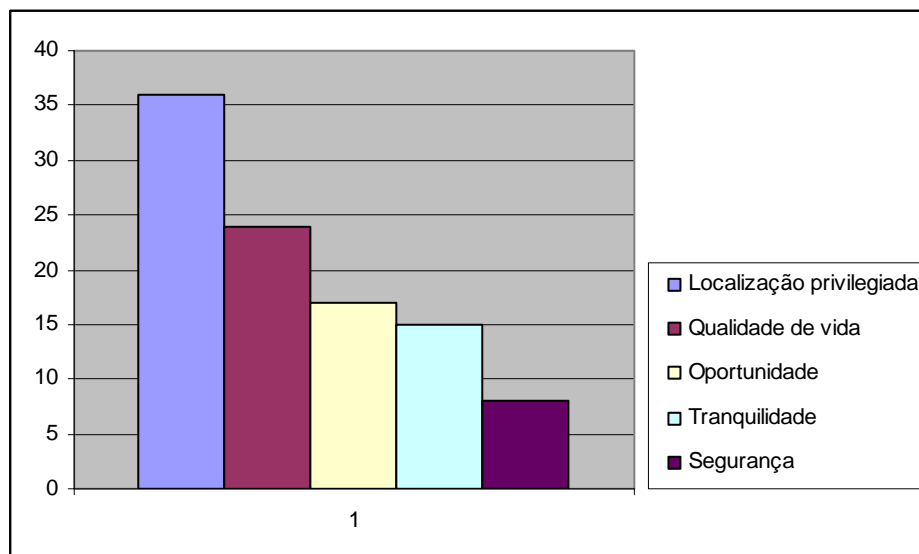
O número de pessoas que residem em uma Superquadra não traz qualquer tipo de incômodo, e nem prejudica a qualidade de vida dos moradores, pois 78% dos entrevistados consideram assim.

5.4.3 ANÁLISE DAS PERGUNTAS SUBJETIVAS

Para tabulação das perguntas subjetivas, foram escolhidas as respostas que surgiram com maior frequência, considerando o fato de cada morador ter a sua individualidade e perceber o Setor de maneira diferenciada.

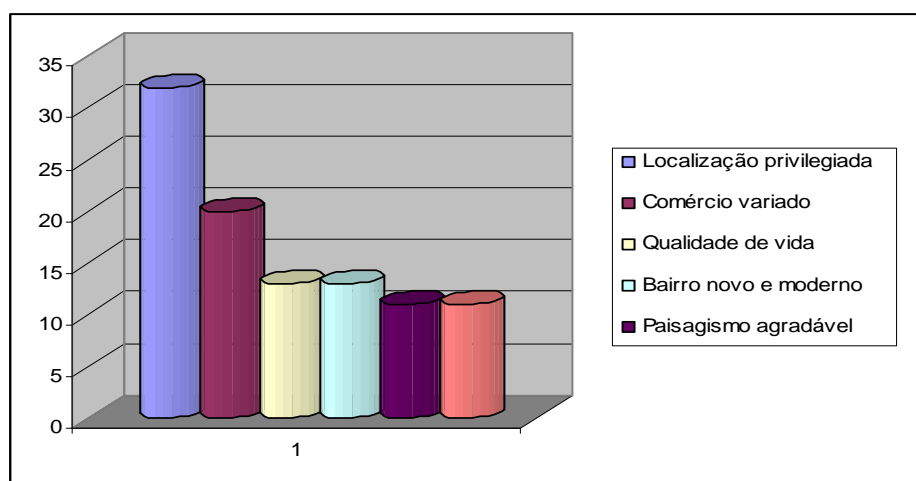
Dentre as razões para morar no Setor, a localização privilegiada e a Qualidade de Vida foram as principais. Outras se referem à oportunidade de investimentos, à tranquilidade e à segurança que o Setor oferece.

Gráfico 6 - Razões para morar no Setor Sudoeste



A maior vantagem de se morar no Setor Sudoeste se refere à sua localização. A maioria dos entrevistados considera o local em que se situa de fácil acesso, e que oferece muita comodidade. Também o comércio variado e a qualidade de vida contribuem para a sua valorização. O fato de ser um bairro novo, com construções modernas e com um paisagismo agradável, além de se localizar próximo ao Parque da Cidade, também é motivo de satisfação para os moradores.

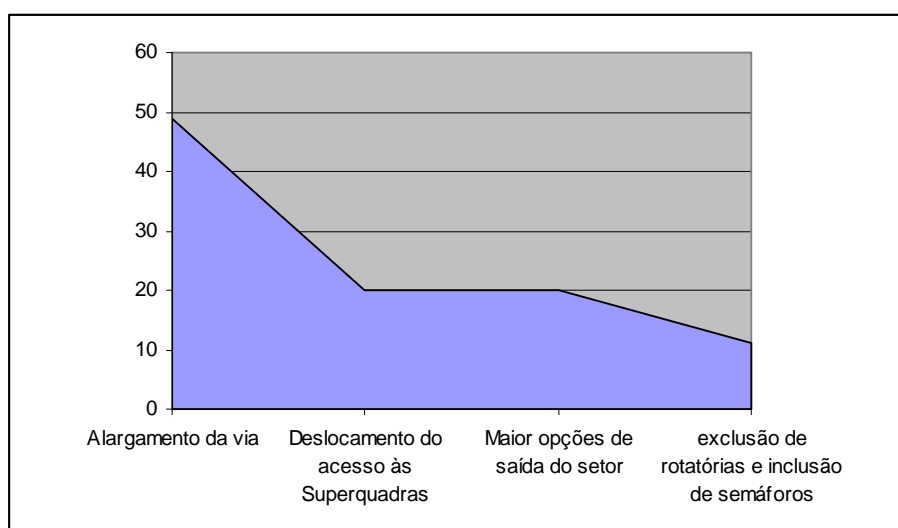
Gráfico 7 - Vantagens de morar no Setor Sudoeste



Quanto ao que desagrada aos moradores do setor, quase 70% dos entrevistados elegeram o trânsito, vindo logo após os estacionamento (18%), calçadas (5%), falta de lazer (5%) e descuido com a paisagem (5%).

Como o trânsito é a principal desvantagem de morar no setor, as sugestões indicadas para melhoria desse trânsito, especialmente, na Av. Comercial, principal gargalo do setor, foram tabuladas as 4 (quatro) mais indicadas. A primeira delas se refere ao aumento da capacidade viária, vindo em seguida, o deslocamento dos acessos as Superquadras, o aumento do número de vias, de modo a permitir maiores opções de saídas do setor, e a exclusão das rótulas, com a colocação de semáforos.

Gráfico 8 - Sugestões para melhoria do trânsito na Avenida Comercial



Em síntese, o nível de satisfação e de insatisfação dos entrevistados pode ser resumido conforme gráficos abaixo:

Gráfico 9 - Satisfação dos entrevistados

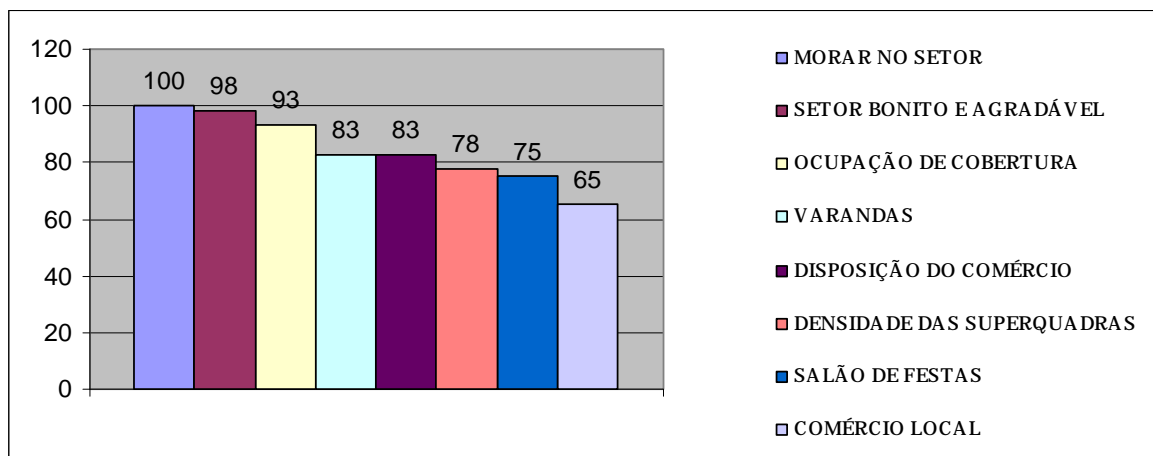
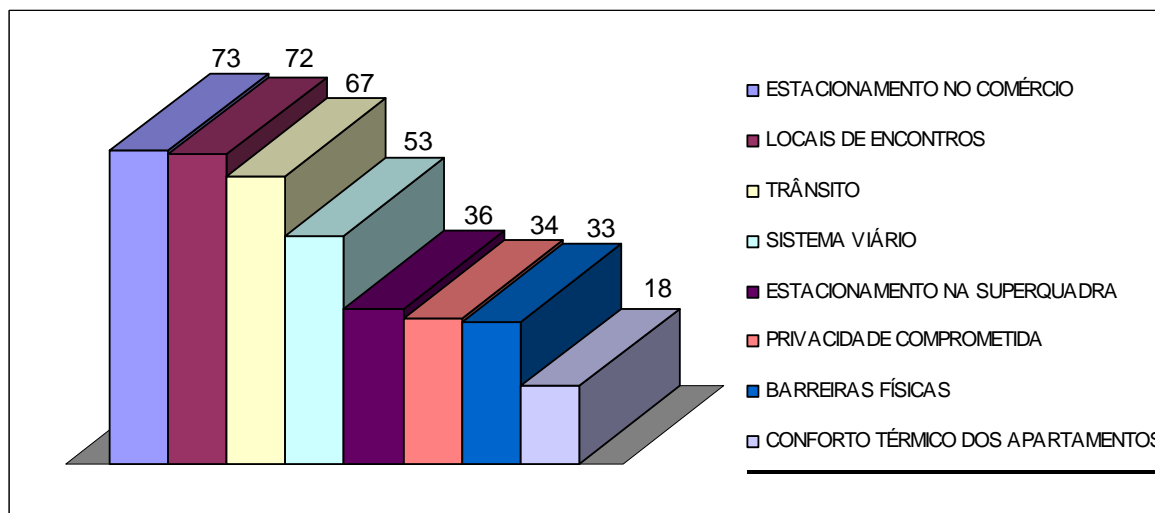


Gráfico 10 - Insatisfação dos entrevistados



CAPITULO 6

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme demonstrado, as normas urbanísticas são instrumentos do planejamento e promotores diretos da estrutura e da configuração urbana de uma área determinada e, conseqüentemente, do desempenho da forma urbana.

No entanto, concordamos com Campos (1988) quando diz que não é pela aceitação e prática de um planejamento urbano rígido e autoritário, que se processará a construção de um modelo ideal de cidade, posicionando-se contrário a ações eminentemente técnico-científicas, restrita à esfera da razão, a serviço de objetivos e de funções previamente estabelecidas pelo Estado, onde se processa o entendimento das condições em que se dá a estruturação do espaço urbano.

No decorrer dos estudos foi constatado que os atributos típicos dos princípios urbanísticos que caracterizam o Movimento Moderno discriminados por Holanda (2002), quando discorre sobre o discurso de Lúcio Costa sobre o Plano Piloto de Brasília, foram novamente aplicados no setor Sudoeste, resguardando-se as devidas proporções, ou seja, existe um rigoroso zoneamento de uso que se repete em vários níveis, espaços abertos dominantes em todos os lugares, edifícios que se constituem em objetos isolados, e pedestres e veículos separados. Também foi aplicada no setor a setorização urbana da cidade moderna conforme Gouvêa (2003), que consiste em separar, o mais possível, as atividades de trabalhar, habitar, circular e recrear, estratégia de projeto que passou a funcionar como norma

O Setor Sudoeste, conforme disse Campos (1988), quando se referiu a Brasília, também representou um marco urbanístico de bairro planejado, pois além do fato de possuir um rígido controle e intervenção estatal na sua dinâmica social, o poder público possuía o monopólio da propriedade da terra, o que satisfaz uma aspiração predominante entre planejadores urbanos.

Constata-se que o setor planejado com os atributos típicos dos princípios urbanísticos do Movimento Moderno e, ainda, como resultado de uma vontade política do poder público, que era proprietário da terra, manteve um sistema autoritário, de cunho eminentemente racionalista na organização do espaço e na produção integral da área projetada. Ali foram determinados usos e ocupações bastante rígidos, no qual a complexidade das relações urbanas que condicionam a estruturação das cidades, se apresentou reduzida, ignorando-se a realidade estabelecida no espaço urbano do setor.

Além disso, o setor não recebeu a devida avaliação pelo Poder Público após a sua implantação, o que não propiciou que as discrepâncias constatadas pudessem ser corrigidas e, ainda, que incorresse não somente nos mesmos equívocos, mas em outros igualmente discrepantes, em projetos de parcelamento posteriormente executados.

No nosso entendimento, essas questões sobre o espaço urbano, nos dias atuais, podem ser entendidas como produtos, onde os poderes políticos e econômicos o manipulam de acordo com os seus interesses.

No Setor Sudoeste isso não foi diferente. A proposta inicial previa um setor ou um bairro, onde existiriam habitações somente do tipo coletiva, tanto para a classe média quanto para a classe econômica, aliados a atividades comerciais e de prestação de serviços, indústrias de pequeno porte e, principalmente, um centro de encontro da população, constituindo-se em um autêntico referencial urbano.

Com todas essas atividades programadas e rigorosamente setorizadas acreditou-se que o bairro estaria completo. No entanto, isso não ocorreu. Além das alterações de parcelamento, objetivando atender, principalmente, à demanda para habitação da classe média, considerando que o Plano Piloto já não supria as necessidades de moradia da população, além dos interesses do capital incorporador, foi distorcido de maneira significativa o objetivo inicial.

Essas alterações, no entanto, conforme pode ser confirmado pelas entrevistas realizadas com a população, não trouxe grandes incômodos aos moradores, que consideram a localização do Setor privilegiada, com uma excelente qualidade de vida, com exceção, apenas, da acessibilidade e circulação, notadamente na Avenida Comercial, ocasionada por essas transformações.

6.1 POPULAÇÃO ATUAL x POPULAÇÃO PREVISTA

O Setor Sudoeste por ter sido implementado em várias etapas, de acordo com os interesses do Poder Público, não obedeceu ao projeto urbanístico originalmente proposto. A implantação total do setor não obedeceu às premissas iniciais de sua concepção mas, conforme bem o disse Aymonimo (apud PANERAI, 2006) “*A forma urbana é um processo contínuo*”, e as necessidades da população é que a determinam. Além disso, o Poder Público responsável pela elaboração das normas urbanísticas sofre influências da ideologia capitalista, e manipula as leis de acordo com a sua conveniência, segundo interesses especulativos.

Se fosse considerada a poligonal original do projeto de parcelamento do Setor Sudoeste onde, efetivamente, poderia existir o uso residencial, que abrangia as SQSW 101 a 104, SQSW 301 a 304 e a SQSW 504, as QRSW 1 a 8 e o CLSW, e, considerando que estivessem as 10 (dez) projeções das Superquadras e as 3 (três) projeções das Quadras Residências construídas, a população estimada em projeto, e a aquela realmente existente seriam as constantes do Quadro 10 abaixo.

Quadro 10 - População estimada para o Setor Sudoeste

ÁREA	Nº APART.	TOTAL (nº de apart. x 4,9)	TOTAL (nº de apart. x 3,6)
Projeções das SQSW construídas	9.144	44.805,6	32.918,4
10 Projeções das SQSW a construir	600	2.940	2.160
Projeções das QRSW construídas	2.841	13.920,9	10.227,6
3 Projeções das QRSW a construir	54	264,6	194,4
CLSW	36	176,4	129,6
TOTAL		62.107,5	45.630

Considerando todas as unidades imobiliárias construídas, a população de projeto, que foi estimada em 51.500 (cinquenta e um mil e quinhentos) habitantes, caso fosse obedecido o projeto inicial, seria ultrapassada em, aproximadamente, 22% (vinte e dois por cento) e a população, teoricamente existente, com o índice 3,6

(três vírgula seis) moradores por domicílio, ficaria 13% (treze por cento) abaixo do previsto. No entanto, considera-se que o número de moradores por unidade domiciliar, na ocasião da elaboração do projeto (4,9), ficou superestimado, já que o setor foi construído na década de 90, aonde esse índice já vinha decrescendo. Sendo assim, a população atual estaria inferior ao previsto originalmente.

Mas, com as alterações de uso e ocupação constatadas no setor, destinadas a atender a demanda por habitação, e de acordo com os cálculos efetuados com base nas Cartas de Habite-se expedidas pela Administração Regional, conforme Capítulo 5, a população atual seria, teoricamente, estimada em 54.544,50 (cinquenta e quatro mil quinhentos e quarenta e quatro vírgula cinquenta) habitantes, considerando para esse cálculo as salas comerciais do CLSW, CCSW e QMSW utilizadas para fins residenciais.

Esse acréscimo na população prevista adveio, efetivamente, das alterações de projeto ocorridas posteriormente, conforme discorrido no Capítulo 2, de modo a possibilitar maior oferta de habitação para a classe média. A primeira delas, ocorrida em 1993, transformou a QMSW 7, destinadas ao uso Comercial de Bens em uma Superquadra, denominada de SQSW 100. Em 1996, foram criadas as Superquadras SQSW 105, 305, 306, e o CLSW 106, em área destinada a parcelamento futuro. Em 1999, as QMSW 1 e 3 foram reparceladas para dar lugar a Superquadra denominada de SQSW 300, além de lotes para comércio local. E, finalmente, em 2000, ainda foram criadas mais 4 (quatro) projeções na SQSW 305, provenientes do reparcelamento do CHSW. Da mesma forma, os lotes das Quadras 1, 2, 3 e 4 do CCSW, exceto os lotes 4, foram transformados em áreas exclusivamente residenciais, antes destinadas ao uso Comercial de Bens e de Serviços.

E, ainda, bastante significativa, mas que não foi promovida pelo Poder Público, se refere à utilização de unidades imobiliárias antes destinadas ao Uso Comercial de Bens para o Uso Residencial, conseqüência da grande demanda do mercado por imóveis para famílias menores ou pessoas sozinhas, que fossem mais acessíveis e melhor localizados, e considerando os preços abusivos praticados no Setor Sudoeste para as unidades domiciliares.

6.2 ATIVIDADES PROGRAMADAS x NECESSIDADES DOS MORADORES

As atividades programadas para o comércio local, conforme resultado da entrevista efetuada, atendem em grande parte às necessidades dos moradores, mas o mesmo não poderia ser dito em relação às atividades institucionais ou comunitárias.

A segregação de usos com a determinação de atividades específicas para os lotes institucionais não atenderam plenamente às expectativas de seus moradores, e pelo contrário, constituíram-se em objetos de reivindicações para alterações. A localização de algumas das atividades promoveu grandes repercussões na estrutura global do setor, principalmente, no que se refere à acessibilidade e mobilidade da população em relação a esses usos, especificamente, na 1ª Avenida.

Na área referente ao estudo não foram constatadas distorções conseqüentes da excessiva padronização e restrição das normas urbanísticas determinadas ocorrendo, apenas, a falta da construção de edificações destinadas ao uso coletivo, institucional ou comunitário, que sugerem não existir demanda para as atividades programadas. O mesmo não poderia ser dito em relação a outras áreas do setor, notadamente, no QMSW e no CCSW, onde a burla à legislação urbanística foi evidenciada.

Nessas quadras onde era previsto para os lotes, apenas, o Uso Comercial de Bens e de Serviços, que se concretizaria por meio de lojas e salas comerciais, foram instaladas habitações para uma ou duas pessoas, que não foram contempladas no projeto de parcelamento do setor, exceto nos andares superiores do comércio local, onde se acreditaria poder existir tais instalações.

A esse respeito, nota-se que, apesar da permissão para construção de unidades domiciliares nesses pavimentos, somente um dos lotes foi construído para tal fim. Isso pode sugerir que a população demandada para as unidades domiciliares maiores, possui uma certa resistência em habitar em parceria com uma área comercial, como ocorre nas cidades tradicionais. No entanto, foram construídos 526 (quinhentos e vinte e seis) *Kit Studios* e 642 (seiscentos e quarenta e duas) salas comerciais, utilizadas como moradia, o que ratifica a premissa da existência de demanda para tal tipo de habitação.

6.3 PROBLEMAS DETECTADOS

Assim, os problemas detectados após a análise das Superquadras do Setor Sudoeste e suas atividades complementares podem ser resumidos da seguinte forma:

- 1) A disposição das projeções das Superquadras não levou em consideração a orientação solar que, combinado com a disposição de unidades domiciliares completas, voltadas para cada uma das duas fachadas, resultou em prejuízos em relação ao conforto térmico de seus moradores;
- 2) Na localização das projeções foram desconsideradas as permissões para ocupações de áreas públicas, o que resultou em minoração das distâncias entre as edificações, e uma conseqüente desproporcionalidade entre a área edificada e os espaços livres, sendo que, em alguns casos, possibilitou a devassabilidade de cômodos, interferindo na privacidade dos moradores;
- 3) A existência de um grande número de cercas vivas, com o propósito de privatizar o *pilotis* das edificações; causam barreiras ao trânsito de pedestres
- 4) O superdimensionamento dos lotes destinados ao comércio local, e sua localização, transformaram-no em um comércio de abrangência regional, localizados em uma Avenida de Circulação;
- 5) Os moradores não possuem locais de lazer e recreação (cinemas, teatros, *shoppings center*), o que deveria ter sido atendido pelo CCSW, cuja destinação foi alterada para uso exclusivamente habitacional;
- 6) A segregação espacial dos usos dentro do setor, e a distância entre eles, ocasionou o uso freqüente de transporte motorizado, suprimindo espaços reservados ao convívio e conagraçamento, além de promover grandes repercussões na estrutura global do setor;
- 7) A restrição das atividades propostas para os lotes destinados ao uso Coletivo, Institucional ou Comunitário, localizados nas Entrequadras, denota não atender às necessidades dos moradores que, inclusive, já se posicionaram contrariamente à instalação de uma delas;
- 8) Os lotes destinados a equipamentos públicos comunitários com atividades educacionais de escola-classe tornaram-se desnecessários, devido ao alto

padrão de renda dos moradores do setor, que preferem utilizar-se de escolas particulares;

- 9) Ortodoxia de planejamento no que se refere ao grande número de lotes destinados ao uso institucional para determinados equipamentos comunitários do tipo creche e jardim de infância, até hoje não construídos, o que suprimiu da população outras atividades mais convenientes e necessárias;
- 10) O projeto de parcelamento do setor não contemplou de fato, a existência de moradias de baixo custo, apesar da intenção inicial de incluir o QRSW para esse fim. As edificações nas QRSW não se consolidaram como imóveis econômicos, ocasionando o desvirtuamento das edificações construídas no QMSW, e nas Quadras 5 e 6, além dos lotes nº 4 das demais quadras do CCSW, que passaram do uso comercial de serviços para o uso habitacional com *kit studios*, mesmo sendo os projetos arquitetônicos aprovados e licenciados de acordo com a legislação vigente, o que ocasionou um aumento da população prevista em projeto;
- 11) A 1ª Avenida não poderia ter características de uma Avenida de Atividades, já que se trata de um projeto urbanístico modernista, onde as vias de circulação principais funcionam como eixos rodoviários. O comércio de atendimento local deveria estar em uma estrutura viária secundária, conforme ocorreu na SQSW 300, criada posteriormente;
- 12) Os espaços livres, apesar de terem sido idealizados como locais de fruição ativa e não apenas como locais contemplativos, não proporcionam tal fruição, pois não existem locais efetivamente para encontros, sendo utilizados somente para passagens;

6.4 - AVALIANDO A HIPÓTESE

Conforme objetivo proposto no presente estudo, com a análise funcional das Superquadras do Setor Sudoeste e de suas atividades complementares, e com todos os estudos realizados, além do resultado da pesquisa com os moradores, foi possível obter dados de modo a avaliar a hipótese de projeto, ou seja, se as normas de uso e ocupação do solo, vigentes para as Superquadras do Setor Sudoeste, e suas atividades complementares, não promoveram o bom desempenho da forma

urbana, de modo a assegurar o funcionamento das atividades programadas, bem como o atendimento às expectativas e necessidades sócio-espaciais dos moradores a todos os equipamentos.

Conforme evidenciado neste trabalho, o projeto de parcelamento do Setor Sudoeste não foi implantado nos termos previstos originalmente, o que ocasionou a sua descaracterização. As alterações do parcelamento e da legislação urbanística ocorreram devido à necessidade de serem criadas mais alternativas de habitação para atender à classe média, o que fez com que áreas destinadas ao uso comercial de bens e serviços fossem transformadas em áreas residenciais, além de acréscimo na poligonal do setor para o mesmo fim, pelo próprio Poder Público. Além disso, essas alterações ocorreram para atender à lógica dominante na cidade, que é a predominância dos interesses da classe empresarial, concretizada nas três legislações elaboradas para as quadras centrais do CCSW, até que fosse permitido o uso exclusivamente residencial. Ressalta-se que houve uma excessiva valorização das unidades imobiliárias do Setor, que possuem atualmente, o valor do metro quadrado mais caro do Distrito Federal.

Comprovou-se que as normas urbanísticas tiveram um papel importante na configuração do espaço urbano da área, mas foram instrumentos utilizados pelo Poder Público para limitar o direito de propriedade, e beneficiar os grandes interesses, e não para tornar o espaço urbano mais eficiente para os moradores.

O elevado índice de burla à legislação, em especial, no que se refere às transformações das salas comerciais em unidades habitacionais se deve ao fato de não ter sido contemplado no projeto inicial, o atendimento à demanda por moradias para uma ou duas pessoas, que fossem mais acessíveis a segmentos de baixa renda, e com preços condizentes com as suas possibilidades, além de boa localização, o que nos dias atuais se faz muito freqüente. Para isso, os empreendedores optaram por disfarçar as edificações em unidades comerciais e aliená-las como residenciais. A esse respeito vale lembrar que o Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU) correspondente ao imóvel comercial torna-se reduzido quando se comprova a sua utilização para fins residenciais, o que contribui para que essas transformações continuem a acontecer.

Essas transformações ocorreram não só pelo fato das normas urbanísticas terem sido excessivamente restritivas e padronizadas, quanto também pelo fato de não ser sido pesquisado, quando da elaboração do projeto inicial do setor, a demanda reprimida por este tipo de ocupação, que já vinha sendo amplamente utilizada nos andares superiores do Comércio Local Norte.

Todas essas transformações descaracterizaram o projeto urbanístico inicial, principalmente, no que se refere ao acréscimo populacional verificado, não previsto originalmente, que contribuiu, efetivamente, para que a acessibilidade e a mobilidade dentro do setor ficassem comprometidas, conforme pode ser verificado pelo resultado da pesquisa, onde 67% (sessenta e sete por cento) dos moradores elegeram o trânsito como a grande desvantagem de morar no Setor.

Além disso, ressalta-se que a segregação dos usos e a localização de um comércio local superdimensionado em uma Avenida de circulação foram os indutores das significativas repercussões negativas na estrutura global do setor, principalmente no que se refere a essa acessibilidade e mobilidade da população, devido ao alto índice de motorização dos moradores do setor.

A nossa hipótese de trabalho poderia ser negada caso o projeto urbanístico tivesse sido implantado conforme proposto. No entanto, por todos os motivos citados, principalmente, pelas alterações normativas e de parcelamento ocorridas, além do acréscimo do número de habitantes, ela pode ser confirmada em parte. Isso porque a legislação urbanística determinada atendeu parcialmente às expectativas e necessidades sócio-espaciais dos moradores a todos os equipamentos e serviços, conforme pode ser demonstrado pela pesquisa efetuada, mas promoveu conflitos viários que, atualmente, são responsáveis pelos maiores problemas enfrentados por seus moradores.

No entanto, no que se refere a SQSW 300, no nosso entendimento, essa hipótese não se confirmaria, já que essa Superquadra se localiza isoladamente do restante das Superquadradas, e possui baixa densidade. Além disso, o seu comércio local foi posicionado na via local, não interferindo na acessibilidade dos moradores, não foram incluídos os lotes destinados a atividades institucionais ou coletivas em Entrequadradas, e suas projeções encontram-se afastadas quase 50,00m (cinquenta metros) umas das outras, quando paralelas. Ressalta-se, também, que a indiferença dos moradores em responder ao questionário encaminhado, pode sugerir uma

melhor qualidade vida para esses habitantes do setor.

Assim, acredita-se que as normas de uso e ocupação do solo, no caso da SQSW 300, promoveram o bom desempenho da forma urbana, assegurando o funcionamento das atividades programadas, e o atendimento às expectativas e necessidades sócio-espaciais dos moradores a todos os equipamentos e serviços.

6.5 RECOMENDAÇÕES

Após a análise realizada e como resultado do presente estudo são elaboradas algumas críticas que poderão servir como subsídios, para a elaboração de legislações urbanísticas, edilícias e parcelamentos futuros semelhantes, apresentadas em forma de recomendações, que se mostram de extrema relevância, no nosso entendimento, para proporcionar uma melhor qualidade de vida aos moradores desses parcelamentos.

- 1) Promover melhor orientação solar das fachadas das projeções destinadas a habitações coletivas, procurando voltá-las para o norte, oeste e noroeste, não deixando, entretanto, de considerar a topografia do local e a penetração dos ventos dominantes, e levando em consideração, principalmente, a existência de unidades domiciliares voltadas para as duas faces da edificação, conforme se verifica na atualidade;
- 2) Utilizar afastamentos entre projeções com 6 pavimentos e *pilotis* de, no mínimo, 29,00m, como foi determinado nas primeiras Superquadras do Sudoeste, e que se mostraram eficientes, considerando o uso de áreas públicas em espaço aéreo e ao nível do solo, de modo a não trazer prejuízos tanto relativos à privacidade das unidades, quanto do ponto de vista da percepção visual pelo observador;
- 3) Localizar os lotes destinados ao uso comercial de bens e seus respectivos estacionamentos públicos em vias que não sejam principais, uma vez que interferem diretamente no dimensionamento da via em que se situam, e por possuírem relação determinante com a mesma e com a estrutura urbana;
- 4) Dimensionar os lotes destinados ao uso comercial, quando caracterizados como locais, de modo a atender, somente, as primeiras necessidades dos

moradores, nos moldes daqueles determinados para a Asa Sul do Plano Piloto;

- 5) Valer-se da premissa da flexibilização de usos nos lotes, quando não destinados ao uso residencial, objetivando a atualidade do dinamismo urbano, e fazendo uso do fator incomodidade, já utilizado nos Planos Diretores Locais, com um planejamento participativo, de modo a possibilitar um maior atendimento às necessidades dos moradores;
- 6) Redimensionar o número de lotes destinados a equipamentos públicos comunitários de educação em parcelamentos para população de classe mais elevada, considerando o nível de ensino das escolas públicas e a condição financeira dessa população que possibilita a manutenção de seus filhos em escolas particulares.
- 7) Incorporar a possibilidade de serem construídas residências menores, com custos menos elevados, que possibilitem a moradia de uma única pessoa, tão comumente encontrado nos dias atuais;
- 8) Dar maior atenção à demanda por estacionamentos tanto públicos quanto privados em relação às atividades, uma vez que o transporte motorizado, apesar de não ser o mais conveniente, é o que efetivamente se utiliza em Brasília;
- 9) Determinar maior quantidade de áreas edificáveis ou não, destinadas ao lazer e recreação, além de locais para encontros e convívio dos moradores, locais para permanência, o que possibilita uma maior urbanidade;

6.6 ATUALIZAÇÕES TÉCNICO-FUNCIONAIS

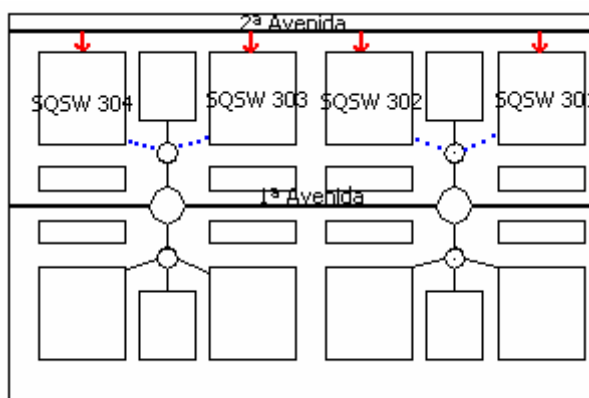
Como contribuição para melhoria da área estudada propõem-se algumas atualizações técnico-funcionais, com vistas a minimizar os problemas detectados.

Considerando ser a Avenida Comercial o principal problema detectado no Setor, devido à localização de um comércio local em uma via principal, a mesma que possibilita o acesso a todas as Superquadras, exceto a SQSW 504, além dos lotes destinados ao Uso Institucional localizados nas Entrequadras, a maneira mais fácil de resolvê-lo consistira em alterar os usos dos lotes dessa avenida, o que, no atual

momento, depois do setor estar praticamente concluído, torna-se impossível. Então, foram analisadas algumas alterações nessa via de modo a tentar minimizar esses problemas, mas que, também, não se mostraram viáveis de serem implantadas.

A primeira delas, na tentativa de segregar essa superposição de fluxos, consistiria no deslocamento das entradas das Superquadras 301 a 304 para a 2ª Avenida, considerando a impossibilidade da existência de duplicidade de acessos às Superquadras, conforme determinado por Lúcio Costa³⁹ (Figura 5). Essa sugestão decorreria do fato constatado no local, de que essa via possibilita o acesso, apenas, a SQSW 504, e encontra-se sendo subutilizada, considerando o seu dimensionamento. No entanto, conforme estudos realizados, foi verificada sua impossibilidade, haja vista a existência dos subsolos das edificações em áreas públicas, cujas lajes de cobertura não foram calculadas de modo a suportar a sobrecarga desse fluxo de veículos, como também o pequeno espaço que restaria para tal fim, devido ao posicionamento das rampas de acesso às garagens. Além disso, o acesso aos demais blocos das Superquadras seria entrecortado por edificações, diferentemente do desenho urbano previsto para a Superquadra, onde o sistema viário abrange todas as projeções de uma maneira eficiente.

Figura 5 - Deslocamento dos acessos às Superquadras



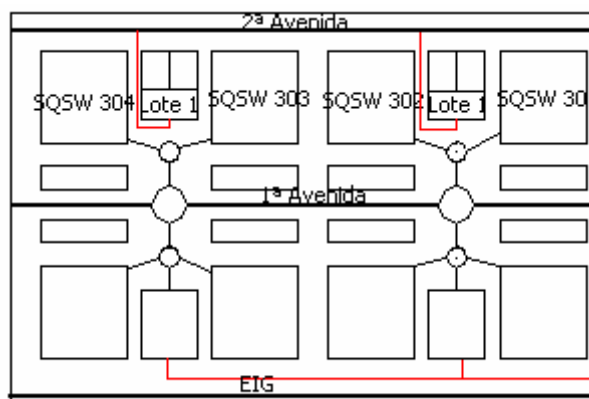
Outra alternativa estudada seria o deslocamento do acesso ao lote 1 da

³⁹ Essa recomendação encontra-se indicada nos croquis apresentados pelo urbanista Lúcio Costa em seu Relatório do Plano Piloto.

faixa 300, destinado ao uso institucional, para a 2ª Avenida (Figura 6). Para isso, seria necessário criar uma via no entorno dos lotes, haja vista a existência de 1 (um) lote voltado para a 1ª Avenida e 2 (dois) lotes voltados para a 2ª Avenida. Essa solução se mostrou ineficiente, devido ao espaço exíguo existente entre esses lotes e as rampas de garagens dos blocos residenciais das Superquadras, além de ser prejudicial à segurança das crianças que estudam nas escolas.

No entanto, o acesso aos lotes institucionais localizados na faixa 100, poderia ser deslocado para a EIG, desde que fosse criada uma marginal a ela, e assim evitaria o aumento do fluxo de veículos advindos com os seus funcionamentos (Figura 6).

Figura 6 - Deslocamento dos acessos aos lotes institucionais



Uma das propostas que vem sendo estudada pela Administração Regional do Sudoeste/Cruzeiro, para implantação imediata, seria a eliminação do canteiro central dessa 1ª Avenida e a inclusão de duas faixas de rolamento, uma em cada sentido, a abertura no canteiro central da Via HCE-1, que limita o Setor Sudoeste e o Setor de Habitações Coletivas Áreas Octogonais, proporcionando uma ligação direta com a EIG, além de viaduto ligando a Via ECB ao Parque da Cidade.

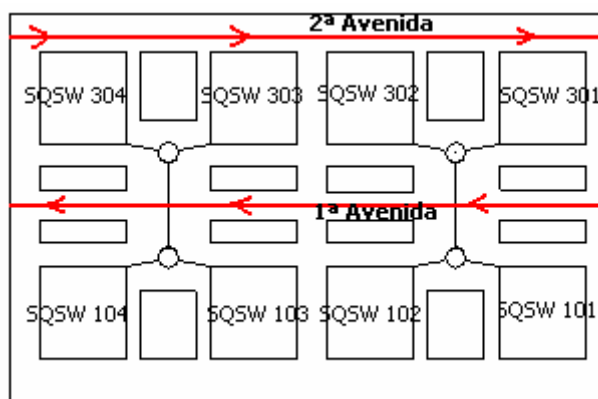
No que se refere ao aumento da capacidade da 1ª Avenida, sugestão também indicada por quase 50% (cinquenta por cento) dos entrevistados, acredita-se na sua eficiência somente caso fossem eliminadas as rótulas de acessos as Superquadras e Entrequadras, e implantados semáforos. Isso porque o fluxo de veículos existente na Via é resultante da sobreposição de usos, ou seja, por ser uma Avenida onde se dispõe o comércio do setor, e ao mesmo tempo se constituiu em

um único acesso as Superquadras e aos lotes institucionais. Com o aumento de sua capacidade esse fluxo não seria minimizado e os problemas nas intercessões continuariam a ocorrer, talvez, agora, em maior intensidade, já que seriam 3 (três) pistas de rolamento em cada sentido.

Também foi aventada a possibilidade da formação de um binário englobando a 1ª e 2ª Avenidas, da SQSW 301 a 304, (Fig. 7) onde a primeira teria o sentido norte-sul, e a segunda sul-norte e, ainda, a eliminação de uma faixa em cada sentido, que se incorporaria aos estacionamentos públicos existentes. Essa poderia ser uma alternativa que se apresenta com maior viabilidade de minimizar os problemas de trânsito, pois as intercessões seriam suprimidas e poderia existir um fluxo contínuo.

No entanto, para a sua implantação seria necessário um estudo viário mais aprofundado, pois os retornos são de grande relevância para este tipo de procedimento, principalmente, aqueles referentes aos usuários do comércio. A oferta de um transporte coletivo de qualidade também poderia resolver, em parte, o problema de tráfego do setor.

Figura 7 - Formação de binário englobando 1ª e 2ª Avenidas



Quanto aos usos e atividades determinados para os lotes institucionais tanto localizados nas Entrequadras como no interior das Superquadras, e isso se aplica, também àqueles localizados no QRSW, apesar desse último não ser objeto deste estudo, seria conveniente a sua flexibilização, considerando que as

necessidades dos moradores nem sempre são aquelas determinadas pelo legislador. Isso já ficou comprovado pela resistência da população quanto à implantação de um estabelecimento de ensino na EQSW 103/104, e por não terem sido construídos os demais lotes das Entrequadras, já alienados, apesar das Superquadras se encontrarem com 95% de suas projeções construídas e habitadas.

Essa sugestão também pode ser comprovada pelo resultado das Audiências Públicas⁴⁰ realizadas no setor, com vistas ao Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT.

Muitas das reivindicações dos moradores se referiram a problemas setoriais e, dentre eles, foi salientada a ausência de algumas atividades no setor, tais como áreas para atividades culturais, inclusive com a criação de um centro comunitário, como também serviços cartoriais, postos de saúde, delegacia de polícia, policlínica para atendimento de média complexidade, centro de línguas, centros de ensino de excelência destinados à juventude, dentre outros, o que vem corroborar com o discorrido neste estudo e com o tabulado na pesquisa. No entanto, para as alterações e extensões de usos e atividades do setor, seria conveniente que a comunidade fosse ouvida, para que fossem atendidas, efetivamente, suas necessidades, o que poderia ser feito por meio de consulta à comunidade, ou quando da elaboração do Plano Diretor Local.

A ausência de áreas para encontros também foi ressaltada tanto pelos moradores nessas audiências, quanto pelos entrevistados, que reclamaram a construção de praças com urbanização, árvores e iluminação, com sugestões de que fosse integrada ao setor a área do IMNET, para estudos e lazer.

Apesar de ser comumente citado nos Memoriais Descritivos, que as áreas livres destinadas à arborização se constituíssem em espaços destinados à contemplação, tendo como finalidade controlar o impacto ambiental causado pela implantação do parcelamento, e que as praças recebessem arborização de espécies de médio e grande porte, produtoras de sombra, não houve definição dessas praças no projeto urbanístico e os moradores do setor ficaram desprovidos de espaços públicos tão necessários ao convívio e encontros.

⁴⁰ As audiências públicas realizadas para complementar os estudos do PDOT resultaram em reivindicações pontuais para o Setor Sudoeste, que se encontram no site da SEDUH, atual SEDUMA.

Propõe-se, então, que seja feito um reestudo do projeto de parcelamento para inclusão dessas praças, em locais convenientemente estudados, e que sejam implantados, além de vegetação, bancos e outras atividades necessárias, com o intuito de suprir as necessidades dos moradores no que se refere a esses locais para convívio e encontro.

6.7 CONCLUSÃO

No desenvolvimento do trabalho constatou-se que a legislação de uso e ocupação do solo reflete, significativamente, no desempenho espacial do Setor Sudoeste. Nosso objetivo, como foi demonstrado em todo o trabalho, não foi o de analisar o aspecto normativo, mas perceber o resultado físico que essas normas promoveram na dimensão funcional do setor, por meio de fundamentação teórica, análise, observação e opinião dos moradores.

Foi possível perceber que aquelas determinadas para o Setor Sudoeste obedeceram aos mesmos critérios utilizados ao longo do tempo, com parâmetros de ocupação muito rígidos, incluindo, em alguns casos, croquis, nos mesmos moldes das Plantas de Gabarito – CE, que complementavam os parâmetros urbanísticos determinados. Também, no que se refere aos usos das edificações, as atividades programadas foram bastante restritivas, obedecendo aos mesmos critérios adotados em legislações anteriores, e continuando a possibilitar descaracterizações de edificações, assim como já vem ocorrendo em outros setores do Distrito Federal.

A análise urbana do projeto implantado permitiu que fossem identificados os conflitos existentes, de modo a serem sugeridos reestudos das normas, com vistas a minimizar os problemas detectados, e as críticas apresentadas como recomendações, poderão servir de subsídios para a não incorreção nos mesmos erros quando da elaboração de projetos de parcelamentos futuros semelhantes.

Isso demonstra a relação biunívoca que deve ter a legislação urbanística e a implantação de um parcelamento, apesar desses estudos não chegarem a ser realizados pelo Poder Público, o que possibilita que os conflitos detectados sejam

repetidos em outros parcelamentos.

Como se tentou demonstrar, o uso e a ocupação do solo, apesar de serem instrumentos jurídicos importantes no desenvolvimento urbano, não asseguram o perfeito funcionamento das atividades programadas, pois a forma urbana é um processo contínuo e as necessidades da população é que a determinam. Isso ficou comprovado durante todo o processo, pois as regras contidas nas legislações urbanísticas nem sempre foram respeitadas, no intuito de serem atendidas as carências constatadas no setor. Também, faltou gestão do Poder Público, de forma a coibir tais desrespeitos.

A esse respeito Malagutti (1996, p.11) diz:

Ao longo dos anos a experiência comprovou que as leis por si sós, não garantem as mudanças sem a participação dos diferentes agentes sociais sobre os quais elas incidem (governo, comunidade, organizações de classe, etc.) num compromisso para que as determinações previstas realmente ocorram.

Essas transgressões transformaram o “setor legal” em um “setor real”, onde o desrespeito a essas determinações, promoveu interferências significativas na acessibilidade do setor, na qualidade de vida dos moradores, especificamente daqueles residentes nas Superquadras, e ainda, no desempenho das atividades programadas devido, principalmente, ao aumento populacional.

As normas de uso e ocupação do Setor Sudoeste, embora promovam um conjunto bastante diversificado de atividades, não favorecem a mobilidade e a acessibilidade dentro do bairro, especificamente na Avenida Comercial, principal avenida do setor, que permite o acesso quase à totalidade das Superquadras e aos lotes institucionais ou coletivos, localizados nas Entrequadras.

Essa constatação pode ser atribuída a um equívoco de projeto que, por ser o setor planejado nos moldes modernistas, localizou o comércio, com lotes superdimensionamentos para um comércio local, em uma via de circulação.

Apesar de não ter sido realizado até agora um estudo global do setor após a sua implantação, essa falha foi corrigida quando da projeção da SQSW 300, última Superquadra a ser implantada, por ser uma constatação bastante

evidente.

Com os três elementos utilizados: a) parcelamento, b) Sistema de Domínio do Solo na Unidade Imobiliária e, c) Sistema de Espaços Públicos de Uso comum do Povo, e as variáveis físico-espaciais selecionadas, foi possível analisar o desempenho funcional das Superquadras do Setor Sudoeste, sem deixar de considerar as interferências que as Quadras Residenciais, Quadras Mistas e o Centro Comercial, especificamente, nos aspectos referentes às alterações de uso, promoveram na estrutura global do setor.

Assim, as normas de uso e ocupação do solo, compondo um planejamento urbano rígido e autoritário, não geraram a construção de um modelo ideal. Constata-se que, apesar de serem os instrumentos do planejamento e promotores diretos da estrutura e da configuração urbana de uma área e, conseqüentemente, atuando no desempenho da forma urbana, devem considerar, principalmente, a relação com as necessidades físico-funcionais da população, com vistas ao seu bem-estar.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Heloisa P. Lima. **Estudo de desempenho dos espaços públicos para o pedestre**: um estudo de caso no centro de Taguatinga. 1988. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Brasília, 1988.

AZEVEDO, Heloisa. **A percepção do espaço urbano**. Disciplina Projeto de Arquitetura e Urbanismo, 04 de agosto de 2001. Notas de aula.

BELO, Ronald Ferreira. **Metodologia para avaliação do desempenho das vias urbanas**: o caso da Avenida W-3/Sul. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Brasília, 2002.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil** :promulgada em 5 de outubro de 1988 : atualizada até a emenda constitucional n. 53, de 19-12-2006. São Paulo :Saraiva, 2007. 448 p.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil** :promulgada em 16 de julho de 1934. Disponível em:
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao34.htm. Acesso em 03 jun 2007.

BRASIL. Decreto-Lei nº 271, de 28 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre loteamento urbano, responsabilidade do loteador concessão de uso e espaço aéreo e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 fev. 1967.

Brasil. Lei nº 10.252, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 jul. 2001.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 jan. 2002.

BRASIL. Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Aprova o código de trânsito brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, set. 1997.

BRASIL. Lei nº 4.717, de 29 de junho de 1965. Regula a ação popular.. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 05 jul. 1965 e republicado em 08 abr. 1974.

BRASIL. Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências. . **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 dez. 1979. Alterada pela Lei nº 9.785, de 29 de janeiro de 1999.

BRASIL. Lei nº 9.785, de 29 de janeiro de 1999. Altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941 (desapropriação por utilidade pública) e as Leis nºs 6.015, de 31 de dezembro de 1973 (registros públicos) e 6.766, de 19 de dezembro de 1979 (parcelamento do solo urbano). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 01 fev. 1999.

CAMPOS, Neio. **A produção da segregação residencial em cidade planejada**. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1988.

CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO. **Decisão 21/75 – CAU** - Decidiu permitir a construção de varandas, acima do *pilotis*, fora dos limites da projeção, obedecidas normas.

CONSELHO DE ARQUITETURA, URBANISMO E MEIO AMBIENTE. **Decisão 29/90 – CAUMA**, homologada pelo Decreto nº 12.777/90, aprova a NGC 021 do Código de Obras e Edificações – COE, Brasília.

CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO. **Decisão 39/76 – CAU**. Aprova o projeto de arquitetura com a compensação de área e recomenda que a proposição seja estendida para todas as projeções, lotes e áreas isoladas de Brasília e Cidades Satélites.

CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO. **Decisão 52/87 - CAU**, homologada pelo Decreto 10.440/87, revoga Decisões 28/76-CAU, 86/76-CAU, 56/77- CAU, 172/86-CAUMA e 39/87-CAUMA – Aprova a modificação da redação do art. 154 do Código de Edificações de Brasília (cobertura dos edifícios de habitações coletivas)

CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO. **Decisão 77/80 – CAU**, homologada pelo Decreto nº 5.336/80, aprova a construção de varandas, acima do pilotis, fora dos limites da projeção, obedecidas normas.

CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO. **Decisão 93/76 – CAU** - Decidiu aprovar a execução de garagens em subsolo, avançando sob o estacionamento, de acordo com as condições estabelecidas nos itens de um a seis do parecer técnico da Secretaria de Viação e Obras, às fls. 11, 12 e 13 deste processo.

CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO. **Decisão 97/77 – CAU** – Aprova proposição da Secretaria de viação e Obras referente à autorização de torres de circulação vertical, fora dos limites da projeção.

CORNELL, Elias. **A arquitetura da relação cidade campo**. Brasília: Alva, 1998.

COSTA, Lúcio. **A cidade que inventei**. Brasília: Governo do Distrito Federal, 1991.

COSTA, Lúcio. Brasília Revisitada-1985/87: complementação, preservação, adensamento e expansão urbana. In: Distrito Federal (Brasil). Secretaria de Obras. **Código de obras e edificações**. Brasília, 1993.

COSTA, Lúcio. **Brasília 57- 85 – do plano piloto ao Plano Piloto**. GDF. 1985

COSTA, Lúcio. Memorial do Plano Piloto In: Distrito Federal (Brasil). Secretaria de Obras. **Código de obras e edificações**. Brasília, 1993.

DEMO, Pedro. **Introdução à metodologia da ciência**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1987.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). **Lei orgânica do Distrito Federal**. 3. ed. Brasília: Câmara Legislativa do Distrito Federal, 2005.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). - Decreto nº 23.713 de 2003. Centro Comercial – CCSW. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 2003. Anexo: NGB 38/99.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto Nº 26.048, de 20 de julho de 2005. Dispõe sobre as normas viárias, conceitos gerais e parâmetros para dimensionamento de sistema viário urbano, elaboração e modificação de projetos urbanísticos do Distrito Federal e dá outras providências. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 22 jul. 2005.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). **Decreto “N” nº 596, de 08 de março de 1967**. Aprova o Código de Edificações de Brasília e seus regulamentos, que com este baixa e dá outras providências. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 8 mar. 1967.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto 13.059, de 08 de março de 1991. Homologa a Decisão nº 129/90, do Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente do Distrito Federal – CAUMA que aprovou o Código de Obras e Edificações de Brasília – COE – Brasília-DF. Brasília, 1991. Ratificado pelo Decreto nº 16.677/95. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, 1995.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 21.690, de 9 de novembro de 2000. aprova a alteração do uso e o parcelamento do solo urbano na SQSW 305 e 306, localizada na região administrativa do Cruzeiro - RA-XI. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 10 nov. 2000. Anexos: MDE 27/00 e NGB 11/89.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 11.778 de 1989. Quadras Residenciais – QRSW. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1989. Anexo: NGB 51/89

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 12.175 de 1990. Superquadras - SQSW **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1990. Anexo: NGB 11/89

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 13.137 de 1991. Entrequadras das Quadras Residenciais – EQRSW. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1991. Anexo: NGB 124/90

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 13.151 de 1991. Quadra Mista - QMSW 2. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1991. Anexo: NGB 171/89.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 15.934 de 1994. Quadras Residenciais - QRSW lotes 1 e 3. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1994. Anexo: NGB 99/94.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 17.364 de 1996 - Centro Comercial – CCSW. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1996. Anexo: NGB 87/96.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 19.071 de 6 de março de 1998. Aprova a Classificação de usos e atividades para o Distrito Federal. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 9 mar. 1998 e republicado em 14 set 1998.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 19.753 de 1998. Quadra Mista - QMSW 5. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1998. Anexo: NGB 178/92.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 19.915 17 de dezembro de 1998. Regulamenta a Lei nº 2.105 de 08 de outubro de 1998 que dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 18 dez. 1998 e republicado em 21 dez. 1998, p. 1.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 20.096, de 12 de março de 1999. Define critérios para ocupação de área pública, mediante concessão de direito real de uso para as utilizações que especifica. Regulamenta a Lei Complementar nº 130 de 19 de agosto de 1998. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 24 nov. 1998.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 20.611 de 1999. Centro Comercial – CCSW. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1999. Anexo: NGB 38/99.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 20.770, de 10 de novembro de 1999. Aprova Projeto de Urbanismo – Parcelamento na Região Administrativa do Cruzeiro – RA XI, Reparcelamento da QMSW 1 e 3, criando a SQSW 300 e dá outras providências. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 11 nov. 1999. Anexos: MDE 54/99 e NGB 54/99.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 22.785 de 2002. Cria área para CBMDF na EQRSW 7/8. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 2002. Anexo: MDE 59/01, e NGB 59/01.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 4.395, de 21 de novembro de 1978. Altera o art. 92, Inciso I, Alínea D, Item 5 do Decreto “N” nº 596 de 08 de março de 1967 que aprovou o Código de Edificações de Brasília e seus regulamentos. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, 1978.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 12.977 de 1991. Quadra Mista - QMSW 4 - Lote 2. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1991. Anexo: NGB 123/90.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Lei Complementar nº 130 de 19 de agosto de 1998. Define critérios para ocupação de área pública, mediante concessão de direito real de uso para as utilizações que especifica. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 20 ago. 1998.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Lei complementar nº 17, de 28 de janeiro de 1997. Aprova o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT e dá outras providências. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 29 jan. 1997, republicada em 14 mar. 1997 e 26 dez. 1997.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Lei Complementar nº 294, de 27 de junho de 2000. Institui a outorga onerosa da alteração de uso no DF. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 28 jun. 2000.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Lei Complementar Nº 294, de 27 de junho de 2000. Institui a outorga onerosa da alteração de uso no Distrito Federal. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 28 jun de 2000.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). **Lei Complementar nº 388 de 01 de junho de 2001**. Define critérios para ocupação de área pública, mediante concessão de direito real de uso para as utilizações que especifica. Revoga a Lei Complementar nº 130 de 19 de agosto de 1998.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Lei nº 1003 de 1996. Centro Comercial – CCSW. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1996. Anexo: NGB 40/95.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Lei nº 2.046, de 04 de agosto de 1998. Estabelece normas de edificação para aproveitamento da cobertura e dos pilotis dos prédios residenciais edificados no Distrito Federal. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 05 ago. 1998.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Lei nº 2.105 de 8 de outubro de 1998. Dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 30 set. 1998.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Lei nº 2.325, de 11 de fevereiro de 1999. Estabelece normas de edificação para aproveitamento de cobertura e dos pilotis dos prédios residenciais edificados no Distrito Federal. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 23 fev. 1999. Altera a Lei nº 2.046 de 04 de agosto de 1998.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Lei nº 236 de 1999. Centro Comercial – CCSW. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1999. Anexo: NGB 38/99.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Lei nº 478 de 1993. Quadra Mista - QMSW 6. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1993. Anexo: NGB 15/92.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Lei nº 478 de 1993. Quadras Mistas - QMSW 4 e 6. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1993. Anexo: NGB 14/92.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 11.433 de 1989. Define o parcelamento do Setor Sudoeste. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1989. Anexo: MDE 147/89.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 11.442 de 1989. Parcelamento da SQSW 304. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1989. Anexo: MDE 01/89.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 11.756 de 1989. Parcelamento da SQSW 104. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1989. Anexo: MDE 43/89.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 12.150 de 1990. Parcelamento da SQSW 102. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1990. Anexo: MDE 02/90.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 12.219 de 1990. Parcelamento da QMSW 2. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1990. Anexo: MDE 171/89.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 12.220 de 1990. Parcelamento da SQSW 101. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1990. Anexo: MDE 04/90.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 12.344 de 1989. Parcelamento da SQSW 301 e 302. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1989. Anexo: MDE 07/90 e MDE 35/90.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 14.933 de 1993. Parcelamento da QMSW 1 e 3 e SQSW 100. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1993. Anexo: MDE 96/93.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 16.025 de 1994. Parcelamento do CCSW 5 e 6, EQRSW 2/3 e CLSW 504. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1994. Anexos: MDE 25/94, NGB 120/91, NGB 26/94, NGB 27/94 E NGB 28/94.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 16.776 de 1995. Parcelamento da EQSW. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1995. Anexo: MDE 168/93 e NGB 168/95.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 17.104 de 1996. Parcelamento do CCSW 1, 2, 3 e 4. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1996. Anexo: MDE 40/95 e NGB 40/95

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 22.588 de 2001. Cria área para CAV - CEB no QMSW 6. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 2001. Anexo: MDE 65/98.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Decreto nº 11.856 de 1989. Parcelamento da SQSW 103 e 504. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1989. Anexo: MDE 92/89, MDE134/89, 137/89.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Lei nº 1.101 de 1996. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1996. Anexo: MDE 21/96, NGB 21/96 e NGB 22/96.

FERRARI, Célson. **Curso de planejamento municipal integrado**. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 1979.

GONZAGA, Beatrice Arruda Eller. **O planejamento urbano e a cidade real: um olhar sobre o Cruzeiro - DF**. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismos, Brasília, 2005.

GOUVÊA, Denise. **As leis que desenham a cidade**: um estudo de caso no Centro de Taguatinga. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1992.

GOUVÊA, Luis Alberto de. **Brasília, a capital da segregação e do controle social**: uma avaliação da ação governamental na área da habitação. São Paulo: Anna Blume, 1995.

GOUVÊA, Luis Alberto de. **Biocidade**: conceitos e critérios para um desenho ambiental em climas tropicais de Planalto. São Paulo: Prol, 2003.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. Portaria nº 75 de 1997. Ampliação das áreas de estacionamentos do CLSW. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 1997. Anexo: MDE 27/97

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Planejamento. **Manual de zoneamento e desenho urbano**. Brasília, 1978.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Viação e Obras. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. **Índices de uso do solo de Brasília**. Brasília, [19--?]. Estudo realizado para as Superquadras do Plano Piloto.

GRAEFF, Edgar; RÊGO, Flavio Marinho; GUEDES, Joaquim; LIMA, João Filgueiras. **Arquitetura brasileira após Brasília** : depoimentos. Rio de Janeiro: Instituto de Arquitetos do Rio de Janeiro, 1978.

GÜNTHER, H. Desenvolvimento de instrumento para levantamento de dados (survey). In: PASQUALI, L. (Ed.). **Teoria e métodos de medida em ciências do comportamento**. Brasília, DF: INEP, 1996.

HOLANDA, Frederico de. (Org.). **Arquitetura & urbanidade**. São Paulo: Pró Editores Associados, 2003.

HOLANDA, Frederico de. **O espaço de exceção**. Brasília: Editora UnB, 2002. (Coleção Arquitetura e Urbanismo).

INDICADORES Socioeconômicos, Territoriais e Demográficos segundo as Regiões Administrativas do Distrito Federal – 2000 – SEPLAN/DF. Disponível em: http://www.districtofederal.df.gov.br/005/00502001.asp?ttCD_CHAVE=1754. Acesso em: set. 2005.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 2000**. Rio de Janeiro : IBGE, [s.d].

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL. **Norma técnica nº 03 referente aos índices e indicadores urbanísticos**. Anexo ao Decreto nº 16.242, DODF 29 de dezembro de 1994, pág. 54.

IRAZÁBAL, Clara. **Da Carta de Atenas à Carta do Novo Urbanismo**: qual seu significado para a América Latina? Disponível em <<http://www.Vitruvius.com.br/Arquitetextos>>. Acesso em: set. 2006.

JACOBS, Jeane. **A Morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes Editora Ltda, 2000.

KOHLSDORF, Gunter. **Sobre a ciência de desenhar cidades e a arte de construí-las**: algumas considerações taxionômicas e metodológicas, aplicadas exemplarmente ao Setor Comercial Sul de Brasília. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1995.

KOHLSDORF, M. Elaine. **Manual de técnicas de apreensão do espaço urbano**. Brasília: Editora UnB, 1988.

KOWALTOWSKI, Dra. Dóris C. C. Knatz. FAU/USP. **Grupo de trabalho: Avaliação Pós-ocupação**. Disponível em <http://www.antac.org.br/grupos/grupo_avaliacao.asp> Acesso em julho 2007.

LIBRELON, Rachel. Pecados do Sudoeste. **Correio Braziliense**, Brasília, 15 out. 2006. Caderno Cidades, p. 31.

MALAGUTTI, Cecília Juno. **Loteamentos clandestinos no DF**: legalização ou exclusão? Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1996.

MALAGUTTI, Cecília Juno. **Noções básicas de direito urbanístico**. Brasília:[s.n]. 1994. (Apostila UnB).

MATOS, Karine Gonçalves da Silva et al. Legislação Urbana no Brasil. In: Congresso Brasileiro de Cadastro Técnico Multifinalitário – COBRAC, 2002, Florianópolis. **Anais eletrônicos....** Florianópolis: UFSC. Disponível em http://geodesia.ufsc.br/Geodesia-online/arquivo/cobrac_2002/071/071.htm. Acesso em: ago 2006.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito de construir**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1987.

PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Brasília: Editora UnB, 2006.

PENNA, Nelba Azevedo. **Política urbana**: A ação do estado no Distrito Federal. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1991.

PEPONIS, John. Espaço, Cultura e desenho urbano. **Arquitetura e Urbanismo** – v. 8, n. 41, p. 78, abr. / maio 92.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Condomínio e incorporações**. São Paulo: Forense, 1997.

REBELLO, Pablo. Sudoeste não quer cursinho. **Correio Braziliense**, Brasília, 28 out. 2006. Caderno Cidades, p. 32.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução urbana do Brasil (1500-1720)**. São Paulo: Editora USP, 1968.

ROSA, Carlos S. Mendes. **The death and life of great american cities**. [S.I.]: Randon House, 1961.

SERRA, Geraldo G. **Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo**: guia prático para o trabalho de pesquisadores em pós-graduação. São Paulo: Editora da USP; Editora Mandarim, 2006.

SUDOESTE. **Jornal da Comunidade**. Brasília, DF, junho de 2005.

THIOLLENT, Michel. **Metodologia da pesquisa-ação**. 5. ed. São Paulo: Cortez Editora, 1992.

VAZ, José Carlos. **Legislação de uso e ocupação do solo**. Disponível em <http://www2.fpa.org.br/portal/modules/news/article.php?storyid=2622>. Acesso em: mar. 2007

APÊNDICE A – Instrumento de coleta de dados

Brasília, 11 de maio de 2007

Senhores Moradores,

Sou arquiteta, servidora da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente – SEDUMA, e atualmente curso Mestrado em Planejamento Urbano na Universidade de Brasília – UnB. O tema da minha dissertação se resume em uma Análise Funcional do Setor Sudoeste, onde analiso o desempenho do seu espaço urbano, ou seja, avalio a ocupação do solo em relação aos seus usos e a interação entre eles, de modo a verificar a eficiência dos espaços para o desenvolvimento das atividades.

No entanto, para a conclusão do trabalho, torna-se necessário obter uma visão da realidade sócio-espacial do setor, de modo a alcançar um panorama concreto da situação efetivamente existente, e se foram atendidas as expectativas de seus moradores. Para isso, solicito o obséquo de responder ao questionário anexo.

Informo, ainda, que quando da conclusão dos trabalhos, onde constarão sugestões e recomendações para um melhor desempenho do espaço urbano do Setor Sudoeste, o projeto de dissertação será entregue a SEDUMA e à Administração Regional do Sudoeste/Octogonal, com a intenção de subsidiar possíveis estudos para a melhoria da qualidade de vida dos moradores do bairro.

Agradeço antecipadamente a compreensão.

SONIA MARIZA ABIJAODI DE VASCONCELLOS
Arquiteta – CREA 2383/D-DF

PS – Favor devolver os questionários ao porteiro para serem recolhidos na próxima sexta-feira, dia 18 de maio.

19	O número de pessoas que moram na sua Superquadra prejudica a sua qualidade de vida? 1- SIM 2- NÃO 3- INDIFERENTE	<input type="text"/>
20	Você considera o setor bonito e agradável? 1- SIM 2- NÃO 3- INDIFERENTE	<input type="text"/>
21	O que mais gosta no Setor Sudoeste?	
22	O que você não gosta no Setor Sudoeste e que deveria ser mudado?	
23	O que sugeriria para melhorar o trânsito na Avenida Comercial	

ANEXO A – Parâmetros urbanísticos das demais áreas do setor

CENTRO COMERCIAL - CCSW							
NGB	QUADRA/ LOTE	USO	TAXA DE OCUPAÇÃO	AFAST. OBRIGAT.	TAXA DE CONSTRUÇÃO	Nº DE PAV./ALT	APROV COBER
38/99	Quadras 1, 2, 3 e 4 - Lotes 1, 2 e 3	Residenci al	50%	7,00m 3,00m – parede cega lote 2 – 3,00m	320% s/ pilotis	21,00m	40%
38/99	Quadra 1– Lote 4	Comercial de bens e de serviços ou coletivo	T – 79,81% M – 39% 1º pav.- 60% Lâm. 50%	3,00m (conforme croqui)	329,71%	17,50m	
38/99	Quadra 2- Lote 4	Comercial de bens e de serviços ou coletivo	T – 73,79% M – 36,89% 1º pav. 60% Lâm. 50%	3,00m (conforme croqui)	329,71%	17,50m	
38/99	Quadra 3- Lote 4	Comercial de bens e de serviços ou coletivo	T – 71,35% M – 35,78% 1º pav. 60% Lâm. 50%	3,00m (conforme croqui)	329,71%	17,50m	
38/99	Quadra 4- Lote 4	Comercial de bens e de serviços ou coletivo	T – 78,63% M – 39,31% 1º pav. 60% Lâm. 50%	3,00m (conforme croqui)	329,71%	17,50m	
38/99	Quadras 1, 2, 3 e 4 – Lote 5	Residenci al e comercial de bens e de serviços	Res. 50% Comer. 75%	-	Res. 320% s/ pilotis Comer. 400%	21,00m	40%
26/94	Quadras 5 e 6, todos os lotes	Comercial de bens e de serviços, institucion al ou comunitári o: cultura, lazer e ensino não seriado	50%	-	175%	2	

QUADRAS MISTAS - QMSW							
NGB	QUADRA/ LOTE	USO	TAXA DE OCUPAÇÃO	TAXA DE CONSTRUÇÃO	AFAST. OBRIG.	Nº DE PAV./ALT	APROV. COBERT T
171/89	QMSW 2- todos os lotes	Comercial: exceto PAG ou PLL, Industrial: indústrias leves de pequeno porte do tipo terciárias ou serviços	100%	180%		2	
27/94	QMSW 1- AE - 1	Ensino seriado	50%	150%		2	
14/92	QMSW 4 – todos os lotes, exceto lote 2 e QMSW 6 – lotes de 1 à 8	Comercial de bens e de serviços, Institucional ou comunitário: social, cultural, lazer, educação, saúde, adm. do DF	60%	380%		3	
123/90	QMSW 4 – Lote 2	Administração do DF- Telebrasil	80%	160%		2	
178/92	QMSW 5- todos os lotes	Comercial de bens e de serviços, Institucional ou comunitário: social, cultural, lazer, educação, saúde, adm. do DF	50%	150%	5,00m	3	
15/92	QMSW 6 – Lotes 9, 10, 11, 12, 13,	Comercial de bens e de serviços, Institucional ou comunitário: ensino não- seriado	100%	300%		2	
103/87	QMSW – Lote 14	Estação repetidora de telecomunicações	40%	80%		2	

Fonte: NGB 171/89, NGB 27/94, NGB 14/92, NGB 123/90, NGB 178/92, NGB 15/92 e NGB 103/87

CENTRO HOSPITALAR - CHSW						
NGB	QUADRA/ LOTE	USO	TAXA DE OCUP./AFAST.	TAXA DE CONSTRUÇÃO	Nº DE PAV./ALT	APROV. DE COBERT.
21/96	CHSW – Lotes 3, 4 e 5	Atividades institucionais de saúde: centro de saúde, hospital de pequeno porte, serviços especializados	Frente – 5m demais divisas- 3m	100%	2	

Fonte: NGB 21/96

QUADRAS RESIDENCIAIS - QRSW						
NGB	QUADRA/ LOTE	USO	TAXA DE OCUPAÇÃO	TAXA DE CONSTRUÇÃO	Nº DE PAV./ALT	APROV COBERT.
61/90	Projeções	Habitação Coletiva	100%	400%	3 + pilotis	40%
99/94	QRSW 1, 3, 4, 5, 6, e 8 - Lote 1 QRSW 2 e 7 - Lote 3	Comercial de bens e de serviços, institucional: diversão, ensino não- seriado e saúde, residencial c/ comércio de bens e de serviços	100%	400%	3	
147/88	Lote 2 das QRSW 1, 2,3, 5, 7 e 8	Jardim de Infância				
147/88	Lote 3 das QRSW 1 e 8, lote 1 das QRSW 1 e 7	Creche				

Fonte: NGB 61/90, NGB 99/94, NGB 147/88 e NGB 147/88

ENTREQUADRAS DAS QUADRAS RESIDENCIAIS - EQRSW							
NGB	QUADRA/ LOTE	USO	TAXA DE OCUPAÇÃO	AFAST. OBRIG.	TAXA DE CONSTRUÇÃO	Nº DE PAV./ALT	APROV COBERT.
124/90	EQRSW 1/2 e 7/8 - Lotes 1 e 2 e EQRSW 3/4, 4/5, 5/6, 6/7 e 7/8 – lote 1	Institucional: culto, centro de saúde; Social: centro de apoio social, centro de orientação familiar e profissional, sócio-cultural	75%	Frente - 3,00m	150%	2	
27/94	EQRSW 2/3 – Lotes 1, 2, 3 e 4	Administração do Distrito Federal	50%		150%	2	
28/94	EQRSW 2/3 – AE 1, 2 e 3	Obrigatório: Institucional: sócio-cultural e cultura, Complementar : comércio de bens e de serviços	100%		250%	3	
59/01	EQRSW 7/8 – Lote 3	Equip. público coletivo - defesa	60%	Fundo- 10,00m Demais divisas – 5,00m	100%	3	

Fonte: NGB 124/90, NGB 27/94, NGB 28/94 e NGB 59/01

ANEXO B – Levantamento das unidades imobiliárias

Fonte: Administração Regional Sudoeste/Octogonal

QUADRA MISTA SUDOESTE - QMSW - 4				QUADRA MISTA SUDOESTE - QMSW - 5			
QUADRA/ Conjunto	ÁREA	Nº LOJAS	Nº SALAS	QUADRA/ Conjunto	ÁREA	Nº LOJAS	Nº SALAS
1	3.757,84		20 (cons.)	1	25.452,65		469
2	711,59			2			
3	7.296,11		129	3	28.757,54		189
4	6.379,48		138	4	4.239,15		80
5	7.038,58		96	5		11	222
6	7.562,27		172	6	15.262,54	12	491
7				7	12.444,89		
8				8	12.505,62	7	328
9	5.561,49		83	9			
10	7.964,08		111	10	6.590,49	34	214
TOTAL	46.271,44		729	TOTAL	105.252,88	64	1993

QUADRA MISTA SUDOESTE -QMSW - 6			
QUADRA/Conjunto	ÁREA	Nº LOJAS	Nº SALAS
1	7.844,07		99
2			
3	7.835,89		121
4	9.006,90		172
5			
6			
7	8.063,64	18	90
8	5.932,33		129
9			
10	1.620,59		43
11			
12	1.620,59		42
13			
14			
15			
TOTAL	41.924,01	18	696

COMÉRCIO LOCAL SUDOESTE - CLSW							
QUADRA	BLOCO	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	Nº LOJAS	Nº SALAS	Nº KITS	VARANDAS
100		Bloco A		35	51		x
	1	Bloco A		40	63		x
101	3	Bloco B					
	5	Bloco C		76		45	x
	1	Bloco A		POSTO DE COMBUSTÍVEL			
300 A	2	Bloco B					
	3	Bloco C					
	1	Bloco A		39		38	
300 B	2	Bloco B	36	33			x
	3	Bloco C					
	4	Bloco D					
	2	Bloco A		65		45	x
301	4	Bloco B		76		48	x
	6	Bloco C		62		46	x
	7	Bloco A		81		45	x
102	9	Bloco B		97		36	x
	11	Bloco C		78		55	x
	8	Bloco A		39	64		
302	10	Bloco B		74		50	x
	12	Bloco C		50	60		x
	13	Bloco A		76	48		x
103	15	Bloco B		76		48	x
	17	Bloco C		42	60		x
	14	Bloco A		50	60		
303	16	Bloco B		34	54		
	18	Bloco C		78	48		x
	19	Bloco A		76	48		x
104	21	Bloco B		76	48		x
	23	Bloco C		51	62		x
	20	Bloco A		40	64		x
304	22	Bloco B					
	24	Bloco C		71	46		x
	26	Bloco A		40	62		x
105	27	Bloco B					
	28	Bloco C		54		70	x
504		Bloco A		67	48		
		Bloco B		37	60		
TOTAL			36	1713	946	526	

SUPERQUADRA SUDOESTE - SQSW 100					
LOTE	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	APROV. COBERTURA	VARANDAS	nº APART. X 3,6
	BLOCO A	60	x	x	216
	BLOCO B	72		x	259,2
	BLOCO C	60		x	216
	BLOCO D	72	x	x	259,2
	BLOCO E				
	BLOCO F	84	x	x	302,4
	BLOCO G	48	x	x	172,8
1	Jardim de infância				
2	Escola Classe				
Proj. 1	Banca jornais				
Proj. 2	CEB				
Proj. 3	Adm. Quadra				
		396	66%	100%	1425,6
DENSIDADE DA QUADRA= 1425,6 hab/6,69 ha = 213,09 hab/ha					

SUPERQUADRA - SQSW 101					
LOTE	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	APROV. COBERTURA	VARANDAS	Nº APART. X 3,6
	Bloco A	24	x	x	86,4
	Bloco B	48		x	172,8
	Bloco C	24	x	x	86,4
	Bloco D	60	x	x	216
	Bloco E	48		x	172,8
	Bloco F	48		x	172,8
	Bloco G	48		x	172,8
	Bloco H	120		x	432
	Bloco I	90		x	324
	Bloco J	72		x	259,2
	Bloco K	60	x	x	216
1	jardim de infância				
2	Escola Classe				
		642	36%	100%	2311,2
DENSIDADE DA QUADRA = 2311,2 hab/7,6 ha= 304,10 hab/ha					

SUPERQUADRA SUDOESTE - SQSW 102					
LOTE	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	APROV. COBERTURA	VARANDAS	nº APART. X 3,6
	Bloco A	48		x	172,8
	Bloco B	24	x	x	86,4
	Bloco C	60		x	216
	Bloco D	48		x	172,8
	Bloco E	36	x	x	129,6
	Bloco F	72		x	259,2
	Bloco G	48		x	172,8
	Bloco H	48	x	x	172,8
	Bloco I	24	x	x	86,4
	Bloco J	36	x	x	129,6
	Bloco K	60	x	x	216
	Bloco L	60	x	x	216
1	jardim de infância				
2	Escola Classe				
		564	58%	100%	2030,4
DENSIDADE DA QUADRA= 2030,4hab/7,6 ha= 267,15 hab/ha					

SUPERQUADRA SUDOESTE - SQSW 103					
LOTE	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	APROV. COBERTURA	VARANDAS	nº APART. X 3,6
	Bloco A	36	x	x	129,6
	Bloco B	48	x	x	172,8
	Bloco C	72		x	259,2
	Bloco D	90		x	324
	Bloco E	60		x	216
	Bloco F	48	x	x	172,8
	Bloco G	72		x	259,2
	Bloco H	36	x	x	129,6
	Bloco I	36	x	x	129,6
	Bloco J	72		x	259,2
	Bloco K	72		x	259,2
1	jardim de infância				
2	Escola Classe				
		642	45%	100%	2311,2
DENSIDADE DA QUADRA= 2311,1 hab/7,6 ha= 304,09 hab/ha					

SUPERQUADRA SUDOESTE - SQSW 104					
LOTE	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	APROV. COBERTURA	VARANDAS	nº APART. X 3,6
	Bloco A	72	x	x	259,2
	Bloco B	96		x	345,6
	Bloco C	48	x	x	172,8
	Bloco D	48		x	172,8
	Bloco E	48	x	x	172,8
	Bloco F	48	x	x	172,8
	Bloco G	72		x	259,2
	Bloco H				
	Bloco I				
	Bloco J	24	x	x	86,4
	Bloco K	12		x	43,2
1	jardim de infância				
2	Escola Classe				
		468	44%	100%	1684,8
DENSIDADE DA QUADRA= 1684,8 hab/7,6 ha= 221,68 hab/ha					

SUPERQUADRA SUDOESTE - SQSW 105					
LOTE	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	APROV. COBERTURA	VARANDAS	nº APART. X 3,6
	Bloco A	120		x	432
	Bloco B	72		x	259,2
	Bloco C	48		x	172,8
	Bloco D	84		x	302,4
	Bloco E	96		x	345,6
	Bloco F	144		x	518,4
	Bloco G	72		x	259,2
	Bloco H	72		x	259,2
	Bloco I	72		x	259,2
1	jardim de infância				
2	Escola Classe				
		780	0%	100%	2808
DENSIDADE DA QUADRA= 2808 hab/6,96 ha= 403,44 hab/ha					

SUPERQUADRA SUDOESTE - SQSW 300					
LOTE	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	APROV. COBERTURA	VARANDAS	nº APART. X 3,6
	Bloco A	48	x	x	172,8
	Bloco B	60	x	x	216
	Bloco C	36		x	129,6
	Bloco D	24	x	x	86,4
	Bloco E				
	Bloco F	48	x	x	172,8
	Bloco G	60	x	x	216
	Bloco H	60	x	x	216
	Bloco I	96	x	x	345,6
	Bloco J	36	x	x	129,6
	Bloco K				
	Bloco L	48		x	172,8
	Bloco M	60	x	x	216
	Bloco N	36	x	x	129,6
	Bloco O	72	x	x	259,2
	Bloco P	36	x	x	129,6
	Bloco Q	24	x	x	86,4
	Bloco R	24		x	86,4
	Bloco S	36	x	x	129,6
1	jardim de infância				
2	Escola Classe				
		804	82%	100%	2894,4
DENSIDADE DA QUADRA= 2894,4 hab/15,76 ha =183,65 ha					

SUPERQUADRA SUDOESTE - SQSW 301					
LOTE	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	APROV. COBERTURA	VARANDAS	nº APART. X 3,6
	Bloco A	72		x	259,2
	Bloco B	96		x	345,6
	Bloco C	96		x	345,6
	Bloco D	72	x	x	259,2
	Bloco E	72		x	259,2
	Bloco F				
	Bloco G	72		x	259,2
	Bloco H	66	x	x	237,6
	Bloco I	36		x	129,6
	Bloco J	72	x	x	259,2
1	jardim de infância				
2	Escola Classe				
		654	33%	100%	2354,4
DENSIDADE DA QUADRA= 2354,4 hab/7,6 ha = 309,78 hab/ha					

SUPERQUADRA SUDOESTE - SQSW 302					
LOTE	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	APROV. COBERTURA	VARANDAS	nº APART. X 3,6
	Bloco A	36	x	x	129,6
	Bloco B	24		x	86,4
	Bloco C	36		x	129,6
	Bloco D	96	x	x	345,6
	Bloco E	72		x	259,2
	Bloco F	72		x	259,2
	Bloco G	42	x	x	151,2
	Bloco H	36	x	x	129,6
	Bloco I	114	x	x	410,4
	Bloco J	36		x	129,6
1	jardim de infância				
2	Escola Classe				
		564	50%	100%	2030,4
DENSIDADE DA QUADRA= 2030,4 hab/7,6 ha = 267,15 hab/ha					

SUPERQUADRA SUDOESTE - SQSW 303

LOTE	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	APROV. COBERTURA	VARANDAS	nº APART. X 3,6
	Bloco A	24		x	86,4
	Bloco B	84		x	302,4
	Bloco C	48	x	x	172,8
	Bloco D	120		x	432
	Bloco E	96		x	345,6
	Bloco F	48		x	172,8
	Bloco G	48		x	172,8
	Bloco H	60		x	216
	Bloco I	48	x	x	172,8
	Bloco J	78	x	x	280,8
	Bloco K	48	x	x	172,8
1	jardim de infância				
2	Escola Classe				
		702	36%	100%	2527,2

DENSIDADE DA QUADRA= 2527,2 hab/7,6 ha= 332,52 hab/ha

SUPERQUADRA SUDOESTE - SQSW 304

LOTE	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	APROV. COBERTURA	VARANDAS	nº APART. X 3,6
	Bloco A	96	x	x	345,6
	Bloco B	36	x	x	129,6
	Bloco C	96		x	345,6
	Bloco D	96		x	345,6
	Bloco E	48	x	x	172,8
	Bloco F	72		x	259,2
	Bloco G	72		x	259,2
	Bloco H	48		x	172,8
	Bloco I	96		x	345,6
	Bloco J	96		x	345,6
	Bloco K	48	x	x	172,8
1	jardim de infância				
2	Escola Classe				
		804	36%	100%	2894,4

DENSIDADE DA QUADRA= 2894,4 hab/7,6 ha= 380,84 hab/ha

SUPERQUADRA SUDOESTE - SQSW 305

LOTE	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	APROV. COBERTURA	VARANDAS	nº APART. X 3,6
	Bloco A	96	x	x	345,6
	Bloco B	72	x	x	259,2
	Bloco C	48	x	x	172,8
	Bloco D	24	x	x	86,4
	Bloco E	84	x	x	302,4
	Bloco F	72	x	x	259,2
	Bloco G	96	x	x	345,6
	Bloco H	48	x	x	172,8
	Bloco I	72	x	x	259,2
	Bloco J	60	x	x	216
	Bloco K	48	x	x	172,8
	Bloco L	84	x	x	302,4
	Bloco M	48	x	x	172,8
1	jardim de infância				
2	Escola Classe				
		852	100%	100%	3067,2

DENSIDADE DA QUADRA= 3067,2 hab/9,53 ha= 321,84 hab/ha

SUPERQUADRA SUDOESTE - SQSW 306

LOTE	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	APROV. COBERTURA	VARANDAS	nº APART. X 3,6
	Bloco A	144	x	x	518,4
	Bloco B	72	x	x	259,2
	Bloco C	48	x	x	172,8
	Bloco D	72		x	259,2
	Bloco E	72		x	259,2
	Bloco F	72	x	x	259,2
	Bloco G	72		x	259,2
	Bloco H	48		x	172,8
1	jardim de infância				
2	Escola Classe				
		600	50%	100%	2.160

DENSIDADE DA QUADRA= 2160 hab/5,49 ha= 393,44 hab/ha

SUPERQUADRA SUDOESTE - SQSW 504
--

LOTE	ENDEREÇO OFICIAL	Nº APART.	APROV. COBERTURA	VARANDAS	nº APART. X 3,6
	Bloco A	36		x	129,6
	Bloco B	72		x	259,2
	Bloco C	48		x	172,8
	Bloco D				
	Bloco E	36		x	129,6
	Bloco F	96	x	x	345,6
	Bloco G	72	x	x	259,2
	Bloco H	72	x	x	259,2
	Bloco I	84		x	302,4
	Bloco J	72		x	259,2
	Bloco K	84		x	302,4
1	jardim de infância				
2	Escola Classe				
		672	30%	100%	2419,2

DENSIDADE DA QUADRA= 2419,2 hab/7,6 ha= 318,31 hab/ha

QUADRA RESIDENCIAL SUDOESTE -QRSW 1

LOTE	Nº APART.	Nº LOJAS	Nº SALAS
A-1	18		
A-2	18		
A-3	21		
A-4	18		
A-5	18		
A-6	18		
A-7			
A-8	18		
A-9	18		
A-10	18		
A-11	12		
B-1	18		
B-2	18		
B-3	12		
B-4	12		
B-5	18		
B-6	12		
B-7	18		
B-8	18		
B-9	12		
B-10	18		
B-11	18		
B-12	12		
B-13	18		
B-14	18		
B-15	18		
1 -Comércio Local		24	36
2- Jardim de infância			
3- Creche			
TOTAL	417	24	36

QUADRA RESIDENCIAL SUDOESTE - QRSW 2

LOTE	Nº APART.	Nº LOJAS	Nº SALAS
A-1	18		
A-2	18		
A-3	18		
A-4	18		
A-5	18		
A-6	18		
A-7	18		
A-8	18		
A-9	18		
A-10	18		
A-11	18		
A-12	18		
A-13	18		
A-14	18		
B-1	18		
B-2			
B-3	18		
B-4	18		
B-5	18		
B-6	18		
B-7	18		
B-8	18		
B-9	18		
B-10	18		
B-11	18		
B-12	18		
B-13	18		
B-14	18		
B-15	18		
1-Creche			
2 - Jardim de infância			
3 - Comércio Local		52	11
TOTAL	504	52	11

QUADRA RESIDENCIAL SUDOESTE - QRSW 3

LOTE	Nº APART.	Nº LOJAS	Nº SALAS
A-1	18		
A-2	18		
A-3	18		
A-4	18		
A-5	18		
A-6	18		
A-7	18		
B-1	18		
B-2	18		
B-3	18		
B-4	18		
B-5	18		
B-6	18		
B-7	18		
B-8	18		
1-Comércio Local			
2- Jardim de infância			
TOTAL	270		

QUADRA RESIDENCIAL SUDOESTE -QRSW 4

LOTE	Nº APART.	Nº LOJAS	Nº SALAS
A-1	12		
A-2	18		
A-3	18		
A-4	18		
A-5	18		
A-6	12		
A-7	18		
A-8	18		
B-1	18		
B-2	18		
B-3	18		
B-4	18		
B-5	18		
B-6	18		
B-7	12		
B-8	18		
1- Comércio Local		24	36
TOTAL	270	24	36

QUADRA RESIDENCIAL SUDOESTE - QRSW 5

LOTE	Nº APART.	Nº LOJAS	Nº SALAS
A-1			
A-2	18		
A-3	18		
A-4	18		
A-5	18		
A-6	18		
A-7	18		
B-1	18		
B-2	18		
B-3	18		
B-4	18		
B-5	18		
B-6	18		
B-7	18		
B-8	18		
1-			
Comércio			
Local			
2 -Jardim		24	36
Infância			
TOTAL	252	24	36

**QUADRA RESIDENCIAL SUDOESTE -
QRSW 6**

LOTE	Nº APART.	Nº LOJAS	Nº SALAS
A-1	18		
A-2	18		
A-3	18		
A-4	18		
A-5	18		
A-6	18		
A-7	18		
A-8	18		
B-1			
B-2	12		
B-3	18		
B-4	12		
B-5	12		
B-6	18		
B-7	12		
B-8	18		
1- Comércio			
Local		13	36
TOTAL	246	13	36

**QUADRA RESIDENCIAL SUDOESTE - QRSW
7**

LOTE	Nº APART.	Nº LOJAS	Nº SALAS
A-1	18		
A-2	18		
A-3	18		
A-4	18		
A-5	18		
A-6	18		
A-7	18		
A-8	18		
A-9	18		
A-10	18		
A-11	18		
A-12	18		
A-13	18		
A-14	18		
B-1	18		
B-2	18		
B-3	18		
B-4	18		
B-5	18		
B-6	18		
B-7	18		
B-8	18		
B-9	18		
B-10	18		
B-11	18		
B-12	18		
B-13	18		
B-14	18		
B-15	18		
1- Creche			
2 Jardim de infância			
3 Comércio Local		24	36
TOTAL	522	24	36

**QUADRA RESIDENCIAL SUDOESTE -
QRSW 8**

LOTE	Nº APART.	Nº SALAS	Nº LOJAS
A-1	18		
A-2	18		
A-3	18		
A-4	18		
A-5	18		
A-6	18		
A-7	18		
A-8	18		
A-9	18		
A-10	18		
A-11	18		
A-12	18		
A-13	18		
A-14	18		
B-1	18		
B-2	18		
B-3	18		
B-4	18		
B-5			
B-6	18		
B-7	18		
1 Com. Local		20	36
2 Jardim Infância			
3 Creche			
TOTAL	360	20	36

CENTRO COMERCIAL SUDOESTE - CCSW

QUADRA	LOTE	ÁREA	Nº APART.	Nº LOJAS	Nº SALAS	APROV. COBERTURA	VARANDAS
1	1						
	2	10.098,90	96			X	
	3	11.085,25					
	4	22.312,61	48	10	370		X
	5	12.075,07	96				X
2	1	13.639,43	72			X	X
	2	12.939,88	48			X	X
	3						
	4	21324,33		11	225		X
	5	8.676,64					
3	1						
	2	13.028,45	96			X	X
	3	12.215,25	48			X	X
	4	13.179,87		16	170		
	5	11.715,72	120				X
4	1	12.500,00	108				X
	2	10.891,22	132				
	3	12.264,89	72			X	
	4						
	5	8.344,87	72				
5	1	10.728,59		66	140		
	2	7.065,59		54	120		
	3	6.913,65			159		
	4	2.929,64			53		
6	1	1.979,14		21	46		
	2						
	3	4.535,70			119		
	4						
	5	2.192,26		10			
TOTAL			1008	188	1402		

ANEXO C – Fotografias do Setor Sudoeste



Utilização do *pilotis* em bloco de Superquadra



Utilização do *pilotis* em bloco de Superquadra



Utilização do *pilotis* em bloco de Superquadra



Utilização do *pilotis* em bloco de Superquadra



Espaço público no entorno do bloco residencial com cerca viva ao fundo



Cerca viva e grade interrompendo o livre acesso na Superquadra



Cerca viva delimitando o bloco residencial na Superquadra



Vista de blocos residenciais de uma Superquadra



Varandas e expansões de compartimentos que promovem a proximidade entre blocos residenciais



Vista de uma Superquadra



Lote institucional localizado na Entrequadra



Edificações localizadas no perímetro das Quadras 1, 2, 3 e 4 do CCSW



Edificações localizadas no perímetro das Quadras 1, 2, 3 e 4 do CCSW



Edificações localizadas internamente às Quadras 1, 2, 3 e 4 do CCSW



Edificações localizadas internamente às Quadras 1, 2, 3 e 4 do CCSW



Edificações localizadas no perímetro das Quadras 1, 2, 3 e 4 do CCSW



Quadra Residencial – QRSW



Quadra Residencial - QRSW



Trânsito na 1ª Avenida em horário de maior movimento



1ª Avenida durante o período da manhã



Trânsito na rótula da 1ª Avenida que dá acesso as SQSW 303 e 304, além de uma escola



Trânsito na 1ª Avenida em horário de maior movimento



Fachada de bloco residencial com varanda na sala



Quadra Mista – QMSW



Rua "C", com o comércio local da SQSW 300 e Quadra Mista – QMSW



Comércio Local da SQSW 300

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)