

# **Projeto de intervenção urbana para a “Rua do Jovem do Varjão” em Brasília: Resultado da configuração espacial por meio do processo participativo para a reabilitação da Avenida Principal.**

**Natália Magaldi, Liza Andrade**

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília

Instituto Central de Ciências - ICC Norte - Gleba A

Campus Universitário Darcy Ribeiro - Asa Norte, Tel. Secretaria da Graduação: (+55) (61) 3107-7429

nataliabmagaldi@gmail.com, lizamsa@gmail.com

## **Resumo**

O Varjão, região administrativa de Brasília, no Distrito Federal do Brasil, apresenta uma grande concentração de crianças e jovens, que possuem o hábito de permanecer nas ruas em busca de atividades de lazer, espaços de encontro e descanso. O Varjão caracteriza-se por sua Avenida Principal que corta o bairro de ponta a ponta. Nela, encontram-se os principais pontos comerciais, e a partir dela a cidade se desenvolve. Por meio da observação da intensa valorização do carro perante os pedestres e ciclistas, buscou-se propor uma intervenção na Avenida Principal afim de transformar os espaços públicos e torná-los mais atrativos através de estratégias a curto prazo, por meio da participação dos jovens. Este artigo, portanto, mostra o processo de intervenção, com duração de um ano, e resultando numa reconfiguração da via e na criação e adaptação de espaços, como praças, largos e becos. Como metodologia, foram utilizados o processo participativo e análise do desempenho da configuração espacial com base nas dimensões morfológicas do processo de urbanização (DIMPU) e elaboração de padrões espaciais segundo diretrizes fixadas por Alexander (1977) e Andrade (2014).

## **Palavras-chave**

Espaços públicos; Processo participativo; Intervenções urbanísticas.

## **1 Introdução**

O Varjão é uma região administrativa localizada próximo a Brasília, no Distrito Federal do Brasil. Seu surgimento ocorreu a partir de uma ocupação irregular iniciada no início da década de 1960. Durante anos, o crescimento da vila ocorreu de forma desorganizada, sem um planejamento prévio. Foram várias as tentativas de controlar o crescimento, principalmente pelo fato da área se encontrar em região de fragilidade ambiental, em razão da existência de importantes mananciais para o equilíbrio do regime hídrico da região do Distrito Federal.

Após a reurbanização do assentamento ocorrida em 2005, o assentamento foi se configurando. Contudo, fizeram-se necessárias diversas intervenções governamentais para frear o desenvolvimento urbano desordenado e estabelecer uma organizada malha urbana. Em 2008, a estrutura urbana foi reformulada

com a construção de algumas praças, calçadas e alargamento de vias. Entretanto, a população não se apropriou desses espaços que não receberam a manutenção devida ao longo dos anos e, hoje, encontram-se em péssimas condições. Por outro lado, por estar muito próximo ao Plano Piloto de Brasília (Figura 1), a especulação imobiliária cresce cada vez mais da área, expulsando a população mais pobre, num verdadeiro processo de gentrificação. Nesse sentido, tornam-se imprescindíveis ações governamentais e da sociedade, que incluem a população no processo de apropriação dos espaços públicos do bairro.

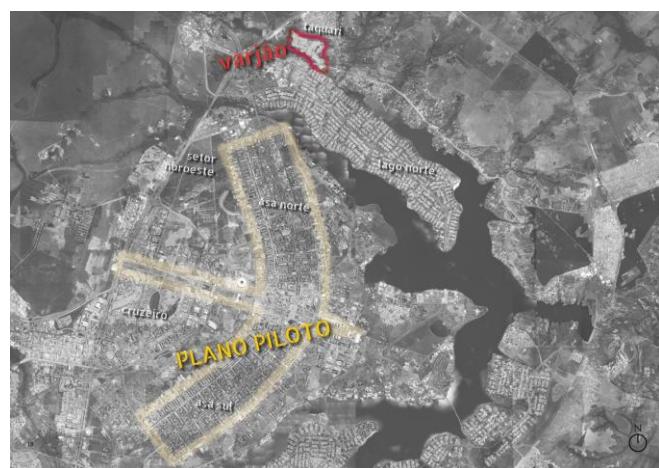


Figura 1. Localização do Varjão em relação ao Plano Piloto de Brasília

No contexto da configuração espacial da bairro, a Avenida Principal (Figura 2) é a rua de maior conectividade, de acordo com a Sintaxe Espacial, e a partir dela a localidade se desenvolve.



Figura 2. Avenida Principal do Varjão

Dito isso, este artigo intenta mostrar o processo de participação dos jovens no desenvolvimento de um projeto de intervenção urbanística na Avenida Principal. De maneira especial, buscou-se chamar a atenção para a questão da mobilidade na área. De fato, foi possível verificar, ao longo das análises, que o foco mobiliário principal recai sobre os carros, em detrimento dos pedestres e ciclistas, os quais, frise-se,

no momento das entrevistas, queixavam-se de acidentes e atropelamentos nas ruas. Assim, utilizando-se de dinâmicas envolvendo o contexto urbano, buscou-se empoderar os jovens e criar nos mesmos um sentimento de pertencimento à cidade através de dinâmicas envolvendo o contexto urbano.

Como metodologia de diagnóstico do contexto da via principal, buscou-se a utilização das dimensões morfológicas do processo de urbanização (DIMPU) e a elaboração de padrões espaciais baseados em Alexander [et. al] (1977) e Andrade (2014).

O processo durou aproximadamente um ano e teve início com uma caminhada no dia do movimento “Janes Walk”, e posteriormente a elaboração de mapas mentais e questionários para a elaboração dos padrões espaciais. No quarto mês foi desenvolvida uma atividade de inserção dos padrões espaciais no mapa do Varjão.

Ao longo do processo, em parceria com a Administração Regional do Varjão e com apoio dos grupos Rodas da Paz e Coletivo das Ruas, foi possível realizar a primeira rua do lazer do Varjão, intitulada pelo mesmo nome do projeto, a “Rua do Jovem”, que contou com diversas atividades na Avenida Principal visando demonstrar o real valor dos pedestres e ciclistas nas cidades.

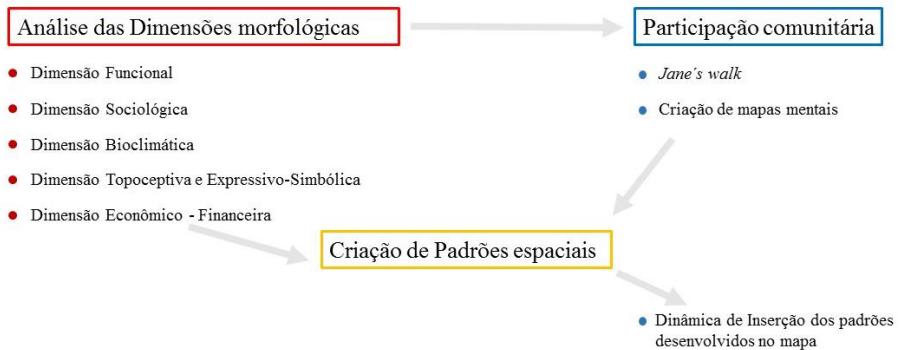
Por último, realizou-se uma maquete coletiva com os jovens, os quais puderam propor diretrizes projetuais para sua cidade, utilizando materiais escolares. Esse processo teve como resultado a criação de pontos estratégicos no desenho urbano e na configuração da Via Principal, tais como a proposição de curvas em “zigue-zagues” para conter a velocidade dos veículos, a utilização de materiais recicláveis na confecção de mobiliário urbano, a integração da arte urbana por meio do grafite para uma identificação com o espaço e a integração da vegetação na paisagem urbana. Por fim, foi possível constatar a importância do envolvimento do grupo etário mais jovem no planejamento urbanístico, principalmente quando se diz respeito a espaços públicos.

## **2 Aspectos metodológicos**

Desenvolveu-se um processo participativo (Figura 3) a fim de criar nos jovens o interesse em planejamento urbano e intervenções em espaços públicos, além de propiciar e fortalecer a ligação afetiva com o espaço no qual eles vivem. Assim, percebeu-se que a realidade da localidade, conforme entendida pelos membros da própria comunidade, pode ser bastante distinta daquela idealizada nos ambientes acadêmico e profissional da Arquitetura e Urbanismo.

Ao longo do trabalho buscou-se conscientizar a população e trazer temas como Mobilidade e Intervenções urbanas aos debates, de maneira leve e com linguagem acessível à compreensão dos

jovens. Acredita-se que o repasse de tais conhecimentos tende a instrumentalizar o grupo alvo como forma de torná-los agentes ativos na própria cidade.



**Figura 3.** Esquema metodológico

A primeira participação dos jovens ocorreu por meio de uma caminhada no dia do movimento “Jane's Walk”. A *Jane's Walk* foi criada por um instituto com o mesmo nome, no Canadá, e busca reaver o discurso de Jane Jacobs em *Morte e Vida de grandes cidades* (1960). As caminhadas, que acontecem esporadicamente e são abertas a todos os públicos, promovem o debate sobre as cidades. Em sendo assim, com o auxílio e apoio da Administração local, organizou-se uma *Jane's Walk* no Varjão, intitulada a 1ª Caminhada do Jovem do Varjão, no dia 1º de maio de 2015, com o intuito de promover uma troca de saberes e o debate comunitário sobre problemas e potencialidades urbanísticas da cidade.

Alguns jovens compareceram ao evento e, posteriormente, sete deles participaram de uma dinâmica realizada na Casa de Cultura do Varjão. Por meio de um questionário, responderam perguntas sobre os aspectos tidos por mais importantes no bairro, características positivas e negativas do bairro e do que eles sentem falta nos espaços públicos. Em seguida, com base nos estudos de Alexander [et. al] (1977) e Andrade (2014), propô-se a criação de mapas mentais para a elaboração de padrões espaciais do percurso feito durante a Caminhada. Esses mapas são importantes para a percepção dos diversos elementos que favorecem a criação de uma identidade, sua visibilidade, a força ou a fragilidade da imagem da cidade (Lynch, 2011).

Como parte do planejamento, e aproveitando a realização da Semana da Mobilidade do DF, entre 20 a 27 de setembro de 2015, propô-se também o fechamento da Avenida Principal para a implementação da Rua do Jovem, como forma de incentivo à prática de atividades ao ar livre.

O evento ocorreu em parceria com diversos coletivos atuantes na região, oferecendo cursos, oficinas e apresentações culturais. A Avenida Principal ficou fechada do meio dia às 17h, promovendo o uso da rua

de uma forma interativa entre os jovens que aproveitaram para realizar suas atividades à vontade: pedalar, correr, andar de skate, patins, brincar, etc.

A Rua do Jovem foi um marco na cidade, uma vez que a população passou a demandar por mais ações em prol do pedestre. Em razão disso, o evento tornou-se parte integrante do calendário oficial da Administração Regional do Varjão, tendo sido realizada a Segunda Rua do Jovem no último dia 3 de abril de 2016.



**Figura 4** – Rua do Jovem, a primeira rua de lazer do Varjão

## **2.1 Inserção dos padrões espaciais no processo participativo**

Os padrões aplicáveis ao Varjão foram definidos com o auxílio dos padrões desenvolvidos por Christopher Alexander [et al.], em *Uma Linguagem de Padrões* (1977), que permitem identificar problemas arquitetônicos e urbanísticos e propor possíveis soluções que podem ser adotadas. Os padrões mostram a conexão de todos os componentes existentes no meio para um urbanismo desenvolvido e consciente, mostrando que nada deve ser construído de forma isolada dos outros elementos. Cada padrão é expresso com um contexto, um problema e uma solução proposta e nenhum deles é representado de forma isolada, pois cada padrão está subordinado a outros e isso faz deles um elemento completo e conectado.

A partir do desenvolvimento dos padrões, e a subsequente transformação deles em croquis, a fase seguinte foi a inserção destes no mapa do Varjão. A dinâmica ocorreu no dia 18 de agosto de 2015, com a turma de Capoeira do grupo Raízes que ocorre todas terças e quintas-feiras na Casa de Cultura do Varjão, e é composta por cerca de 15 alunos, meninos e meninas de 4 a 18 anos. Ao grupo, foram apresentados os padrões em forma de cartilhas, as quais eles puderam inserir no mapa do Varjão, identificando e apontando quais áreas necessitam de quais “soluções”, conforme mostrado na figura 5.



Figura 5. Padrões inseridos no mapa do Varjão.

A Tabela 1 abaixo demonstra o processo da determinação do problema/contexto urbano para a “solução” definida por padrões exemplificados em croquis.

PADRÓES ESPACIAIS IDENTIFICADOS NO VARJÃO DO TORTO		
Problema/Contexto	Solução	Croqui
Carros trafegando em velocidades muito altas na Avenida Principal, sendo perigoso para os pedestres e principalmente para as crianças.	<b>Padrão 49: Vias locais em “loops”</b> Vias em “loops” para gerar situações nas quais o carro não pode atingir velocidades muitas altas.	
Dimensão Sociológica - Resposta do espaço a expectativas por facilidade de encontros não programados nas áreas livres públicas	<b>Padrão 31: Passeios Públicos</b> É local de mistura e interação com a comunidade. Esses passeios públicos devem ser confortáveis e acessíveis.	
A rua, como não sendo apenas para circulação, carece de intervalos.	<b>Padrão 121: A forma dos passeios</b> Permitir espaços para encontros, agradáveis e importantes para a convivência em meio a trajetos.	
Falta de espaços de convivência que permitam reuniões e entrosamento entre membros da comunidade.	<b>Padrão 67: Área externa coletiva</b> Lugares de reunião e lugares públicos, onde as pessoas se sintam cômodas, aumentam seu entrosamento com seu local e permitem maior consciência de sua conexão a um sistema social de maior alcance.	
Em espaços abertos, sempre se procura um local onde se possa permanecer, com as costas protegidas, para observar o entorno.	<b>Padrão 125: Escada para sentar</b> Em lugares públicos, é interessante a presença de pontos mais altos, onde se possa sentar. Percebe-se que lugares ligeiramente altos permitem uma visão panorâmica, mas que devem ser acessíveis ao transeunte.	

<p>As cidades necessitam de praças públicas, mas quando estas são demasiadamente grandes não funcionam adequadamente.</p>	<p><b>Padrão 61: Pequenas praças públicas</b> Os lugares abertos, destinados a praças públicas, devem ser pequenos, permitindo boa comunicação física, visual, a uma razoável distância.</p>	
<p>Observou-se a grande quantidade de jovens que fazem uso de skate, patinete e bicicleta.</p>	<p><b>Padrão Próprio 1: Skatepark</b> O skatepark permite que haja o encontro entre os apreciadores do skate, e oferece uma área voltada ao lazer e esporte gratuitos.</p>	
<p>Foram identificadas áreas nas calçadas que recebem ambulantes e pequenas feiras.</p>	<p><b>Padrão 124: Bolsões de atividades</b> Compreender algumas transições nas calçadas como espaços que podem receber feiras algumas vezes por semana.</p>	
<p>Há uma demanda por espaços onde possam ocorrer shows e eventos. Como foi visto nas visitas feitas no Varjão, percebeu-se que grande parte dos jovens escuta e é adepto a cultura do Hip-Hop.</p>	<p><b>Padrão 63: Dança na rua</b> Busca-se criar, nas praças principais, espaços suscetíveis a apresentações espontâneas e programadas.</p>	
<p><b>Dimensão Topoceptiva e Expressivo-Simbólica</b> - Na dimensão Topoceptiva características configurativas dos espaços que interferem na noção de localização dos indivíduos, em termos de orientação e identificação. A dimensão expressivo-simbólica observa as características configurativas dos espaços incidentes na possibilidade de criação de vínculos emocionais, por meio da fruição visual ou da evocação de conteúdos coletivamente significativos.</p>		
<p>Os espaços destinados às crianças são padronizados e cercados. Crianças gostam de desníveis, balanços, áreas para correr e pular. Isso, no entanto, vem sendo pensado em bloco. No Varjão hoje existem cercas delimitando parquinhos para crianças.</p>	<p><b>Padrão 57: Crianças (Jovens) na cidade</b> Os espaços podem oferecer oportunidades para brincadeiras que não sejam padronizados em um playground infantil.</p>	
<p><b>Dimensão Bioclimática</b> - Os fatores configurativos do espaço em questão são incidentes no conforto físico dos indivíduos. Os valores ecológicos informam a situação atual do sítio em questão.</p>		
<p>Nas áreas onde há passagem de mananciais, não há um tratamento adequado, gerando espaços ociosos com mato alto e pouco atrativos.</p>	<p><b>Padrão 60: Vegetação acessível</b> As pessoas precisam de lugares abertos e verdes, acessíveis no cotidiano. Sabe-se que somente aqueles que vivem a poucos minutos a pé de um parque é que os utilizam de forma plena. Geralmente, os parques são muito grandes e estão a longas distâncias.</p>	
<p>Ao longo da Avenida Principal, na qual há constante fluxo de pedestres, a arborização existente é irrisória.</p>	<p><b>Padrão 170: Árvores frutíferas</b> Tanto em espaços públicos, como privados, as árvores frutíferas oferecem qualidade e identidade à cidade. Explica que árvores frutíferas em terrenos comuns enriquecem laços de vizinhança e de comunidade, proporcionando benefícios mútuos e responsabilidades, pois requerem poda e colheita anual, envolvendo, de forma natural, as pessoas.</p>	
<p>O Varjão, encontra-se em uma área rica em mananciais. Durante o período chuvoso, há casos de alagamentos de</p>	<p><b>Padrão 247: Pavimento permeável</b> Embora o asfalto seja fácil de limpar, ele não estimula que se caminhe sobre ele, nem permite que a água das chuvas penetre no solo, de modo a beneficiar as plantas,</p>	

algumas ruas.	nem auxiliam na drenagem natural. Os pavimentos permeáveis são mais convidativos a passeios, contemplação; irriga o solo, auxiliando no crescimento vegetal; contribui imensamente na drenagem pluvial, evitando acúmulos de água e problemas decorrentes disso.	
As áreas onde há a passagem dos mananciais estão degradadas e malcuidadas, o que incentiva o acúmulo de lixo e entulhos.	<b>Padrão 25: Acesso à água</b> As pessoas normalmente se sentem atraídas por corpos d'água. Contudo, reconhece que a aproximação a estes locais pode destruí-los. Explica que estradas e indústrias destroem a orla d'água, tornando-a suja e perigosa.	
Quando as árvores são plantadas e podadas sem considerar sua capacidade de criar ambientes sombreados, acabam não atendendo às necessidades das pessoas.	<b>Padrão 171: Lugares configurados por árvores</b> Somente quando uma árvore, ou um conjunto delas, conforma lugares é possível perceber sua presença e extrair o seu real significado.	
<b>Dimensão Econômico-Financeira</b> - Observa-se características configurativas dos espaços quanto a seus custos de produção (gênese, implantação) e utilização (manutenção, substituição).		
Carros estacionados na Avenida Principal dificultam a visão do ciclista. Oferecendo, ainda, perigo para pedestres, quando transitam no mesmo nível.	<b>Padrão 56: Ciclovias</b> As ciclovias oferecem aos ciclistas, skatistas, pedestres e motoristas, um sistema mais seguro e eficaz de transporte.	
Os veículos têm o poder de assustar e subjugar os pedestres.	<b>Padrão 54: Faixas de pedestres em vias movimentadas</b> As faixas de pedestres bem sinalizadas oferecem maior segurança aos pedestres.	
Áreas públicas degradadas com potencial de cultivo, ao longo da Avenida Principal.	<b>Padrão 177: Horta Comunitária</b> Em uma cidade saudável, cada família pode cultivar as verduras necessárias para seu sustento. Os legumes e verduras são os alimentos mais básicos. São os únicos capazes de sustentar, sozinhos, a vida humana; em um mundo ecologicamente equilibrado, o homem tem que alcançar uma relação equilibrada com sua alimentação diária.	
Falta de sinalização, calçamento adequado, muitos carros estacionados ao longo da Avenida Principal.	<b>Padrão 52: Rede harmônica de vias de veículos e pedestres</b> Embora os carros sejam perigosos para os pedestres, é na combinação de ambos que se desenvolvem as atividades.	
Logo no início da Avenida Principal há um Galpão de Reciclagem onde se separa o lixo reciclável do Varjão e Lago Norte.	<b>Padrão 207: Materiais apropriados</b> Os equipamentos a serem desenvolvidos no Varjão serão feitos em materiais recicláveis, incentivando a população a reciclar.	
Os veículos oprimem os pedestres.	<b>Padrão 55: Passeios elevados</b> Sabe-se que os pedestres se sentirão mais seguros se as calçadas forem suficientemente largas, permitindo o seu afastamento da rua, e se as calçadas forem suficientemente altas, impedindo que o carro não suba acidentalmente.	

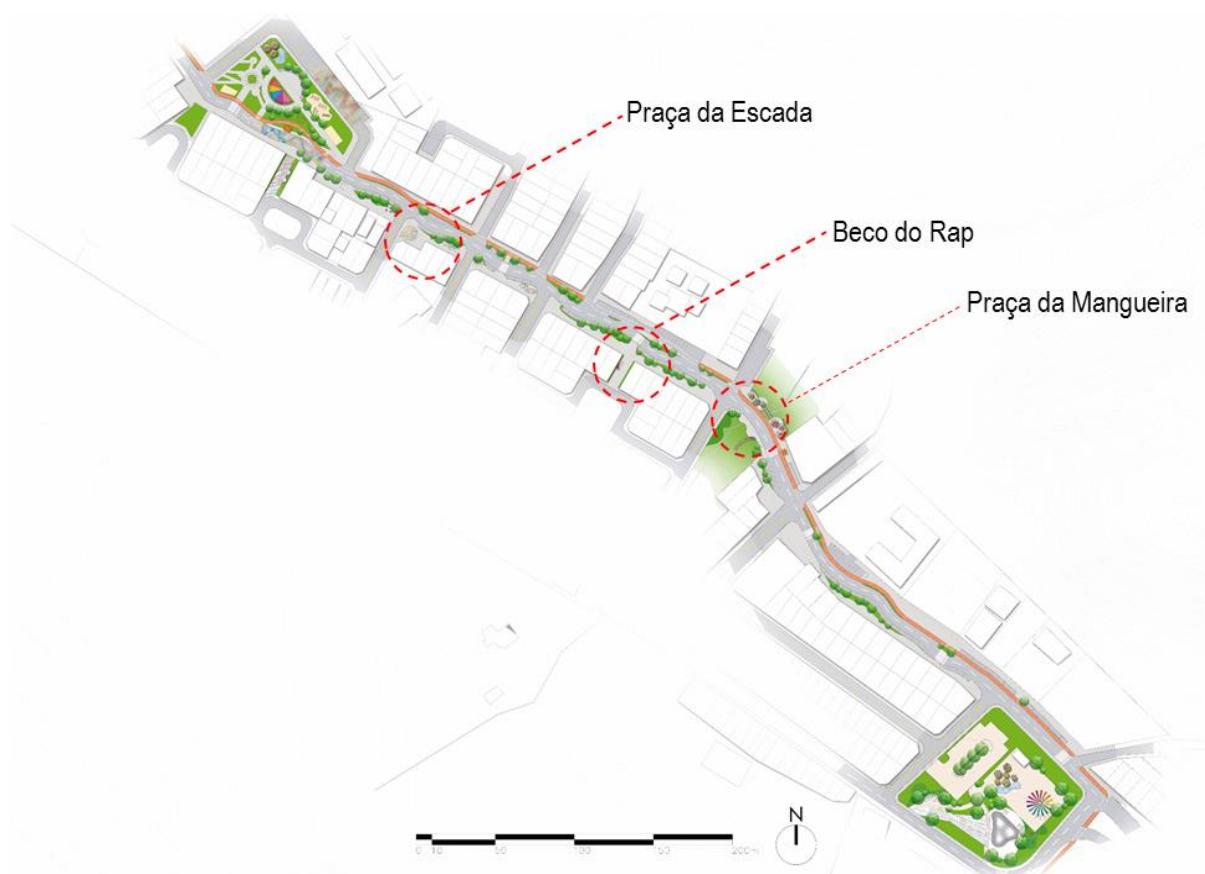
**TABELA 1.** Padrões espaciais desenvolvidos a partir das dimensões morfológicas (Resumido)

### 3 Resultados

A partir dos dados colhidos, sugeriu-se a intervenção na Avenida Principal, transformando-a em via de mão única, com a criação de um sistema binário com a rua paralela, que também corta a cidade, além de um projeto de uma ciclovia que atenda ao crescente número de habitantes que fazem uso da bicicleta como meio de locomoção. Buscou-se também a delimitação de reentrâncias e curvas em “zigues-zagues” ao longo da via, a fim de traçar uma estratégia para “acalmar o tráfego” (*traffic calming*) com a necessária redução das velocidades dos veículos.

Realizado o desenho da Avenida nesse molde, fez-se possível a criação de jardins de chuva, responsáveis por auxiliar na absorção das águas pluviais, além de criar espaços agradáveis e sombreados ao longo das calçadas.

Além disso, ao longo da Avenida Principal, identificaram-se espaços temáticos, nos quais foram propostas pequenas intervenções fazendo-se uso de materiais recicláveis e/ou de fácil acesso, e arte urbana. Assim, criaram-se a Praça do Bosque, o Beco do Rap (Figura 6) e a Praça da Mangueira.



**Figura 5.** Planta urbanística do projeto



**Figura 6.** Beco do Rap Antes e Projeto fruto do processo participativo

#### 4 Considerações finais

A partir do trabalho desenvolvido, foi possível perceber o valor que a comunidade dá ao espaço onde está inserida quando os próprios habitantes tiveram participação em seu planejamento. Os jovens demonstraram, nesse trabalho, grande interesse pelo tema e puderam contribuir para as diretrizes do projeto urbanístico.

Os espaços públicos de qualidade tornam a cidade ativa e dinâmica, oferecendo opções de lazer e interatividade aos cidadãos. E os jovens têm muito a somar no desenvolvimento de políticas urbanas e desenvolvimento de projetos urbanos.

A metodologia utilizada se mostrou favorável para a troca do saber técnico e o saber local, mostrando grande eficiência no processo de desenvolvimento do projeto.

#### Referências bibliográficas

- ALEXANDER C. [et al.]. Uma linguagem de padrões: a Pattern Language. Porto Alegre. 2013.
- ANDRADE, Liza M. S. D. Conexão dos Padrões Espaciais dos Ecossistemas Urbanos - A construção de um método com enfoque transdisciplinar para o processo de desenho urbano sensível à água no nível da comunidade e o nível da paisagem. Brasília: Tese UnB, 2014.
- KOHLSDORF, G.; KOHLSDORF, M. E. Dimensão Expressivo-Simbólica. [S.I.]. 2004.
- KOHLSDORF, M. E.; GUNTER KOHLSDORF. A dimensão Econômico-financeira. Brasília. 2004.
- KOHLSDORF, M. E.; KOHLSDORF, G. A dimensão Topoceptiva. [S.I.]. 2004.
- LYNCH, K.; CAMARGO, T. J. L. A imagem da cidade. 3<sup>a</sup>. ed. São Paulo: WMF, 2011.
- MEDEIROS Valério A. S. De Urbis Brasília e ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas. Brasília: Tese UnB, 2006.
- PRONSATO, S. A. D. Arquitetura e Paisagem Projeto participativo e criação coletiva. São Paulo: Fapesp, 2005.