



**REVITALIZAÇÃO DAS QUADRAS 511/512 DA AVENIDA W3 SUL EM BRASÍLIA: UMA ANÁLISE SOB A ÓTICA DO CICLO DE POLÍTICAS PÚBLICAS COM ENFOQUE NA AVALIAÇÃO EX ANTE.**

*Revitalization of W3 SUL Avenue 511/512 blocks in Brasilia: an analysis through the public policy circle view focusing the ex ante evaluation.*

**Paulo Afonso Cavichioli Carmona**

Centro Universitário de Brasília - UNICEUB, Brasília, DF, Brasil

Lattes:<http://lattes.cnpq.br/0471763465230262> ORCID:<https://orcid.org/0000-0002-7715-3983>

E-mail:[paccarmona@hotmail.com](mailto:paccarmona@hotmail.com)

**Tatiana Reinehr de Oliveira**

Centro Universitário de Brasília - UNICEUB, Brasília, DF, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5760212222980729>

E-mail: [tatianaro25@gmail.com](mailto:tatianaro25@gmail.com)

Trabalho enviado em 12 de dezembro de 2020 e aceito em 21 de julho de 2021



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.



## RESUMO

Propõe-se, por meio do presente estudo, a análise do projeto piloto de revitalização dos espaços públicos localizados nas Quadras 511/512 da Avenida W3 Sul de Brasília sob a ótica do ciclo das políticas públicas a fim de se verificar a observância da etapa de avaliação *ex ante* na implementação do empreendimento. Trata-se de artigo que tem por objetivo investigar a adoção, pela nova Administração de Brasília, dos passos recomendados de avaliação prévia à elaboração da política pública em questão, para se examinar o grau de potencialidade da escolha adotada corresponder à alternativa mais efetiva<sup>1</sup> para a solução do problema da degradação daqueles espaços urbanos. Considera-se a relevância desse projeto piloto para a cidade e o volume do investimento público na sua implementação, que, a depender do sucesso, deve ser replicado em toda a W3. Realiza-se reflexão acerca da utilização de forma alternativa de financiamento por meio da utilização de Operações Urbanas Consorciadas (OUC) - uma espécie de parceria público-privada com potencial de deslocar o investimento financeiro para a iniciativa privada sob a gerência do Estado. Ademais, enfatiza-se a valorização do diálogo com a sociedade civil diretamente envolvida, como princípio da OUC, o que denota exercício de democracia participativa, com grande valor na elaboração da proposta de políticas públicas no que tange à fase de avaliação *ex ante*, incrementando as chances de sucesso da ação a ser implementada. A análise envolve o emprego do método qualitativo, exploratório-bibliográfico, segundo a ótica do ciclo de políticas públicas, com enfoque na avaliação *ex ante*.

**Palavras-Chave:** Revitalização. Avenida W3. Ciclo de políticas públicas. Avaliação *ex ante*.

## ABSTRACT

The present study proposes to analyze the revitalization pilot project of public spaces in Blocks 511/512 of W3 Sul Avenue in Brasília from the perspective of the public policy cycle in order to verify the project implementation compliance with the *ex ante* evaluation. This article aims to investigate the adoption of the recommended steps of prior evaluation by the new Administration of Brasília while drawing the referred public policy, in order to examine the chances of the choice effectiveness in solving the degradation of the urban spaces in the avenue. It takes into account the relevance of this pilot project in the city context and the volume of public investment in its implementation, which, depending on its

---

<sup>1</sup> Efetivo no sentido de orientar ações e recursos para se alcançar o resultado mais eficaz (ou melhor), no padrão máximo de qualidade e no menor tempo possível (eficiente).

success, should be replicated throughout W3. Also, a reflection is made on the use of an alternative financing form through an Urban Consortium Operations (OUC) - a kind of public-private partnership that promotes the shifting of the financial investment to private actors (entrepreneurs) leaving the program administration to the public agent. In addition, it emphasizes the value of dialogue with civil society directly involved, as a principle of the OUC, denoting the practice of participatory democracy, with great value to public policies proposal elaboration regarding the *ex ante* evaluation phase, which may increase the chances of the implemented action success. The analysis is based on qualitative exploratory-bibliographic method, considering the public policy circle point of view, but especially the *ex ante* evaluation.

**Key Words:** Revitalization. W3 Avenue. Public policy circle. *Ex ante* evaluation.

## INTRODUÇÃO

A disciplina do uso do solo urbano visa à promoção de um crescimento urbano organizado e implica na elaboração de políticas urbanas com vistas à harmonização dos diversos interesses (privados, públicos e metaindividuais) e ao pleno desenvolvimento das cidades. Neste contexto, tornam-se relevantes intervenções espaciais destinadas à reversão dos malefícios da urbanização, a partir da transformação da realidade urbana. Processo conhecido por urbanificação, que visa à melhoria da qualidade de vida das populações residentes na cidade por meio da valorização das suas potencialidades sociais, econômicas e funcionais (ENCONTRO LUSO-BRASILEIRO DE REABILITAÇÃO URBANA, 1995). Normalmente se dá a partir da instalação de equipamentos, infraestruturas, espaços públicos, buscando-se, ao mesmo tempo, manter a identidade e as características da área da urbe a que dizem respeito. Pode englobar uma série de ações, que incluem a renovação, reabilitação, a requalificação e a revitalização urbana.

Impende esclarecer que, de acordo com a Carta de Lisboa sobre a reabilitação urbana integrada, a renovação tem por objetivo promover a instalação de um novo padrão em tecidos urbanos degradados sem valor de patrimônio arquitetônico. Por outro lado, a reabilitação visa à melhoria de áreas públicas, equipamentos e edificações, mantendo-se a identidade e as características da área, e harmonizando-se os usos existentes com os novos. Já a requalificação implica na recuperação de áreas urbanas degradadas ou ociosas e sua transformação em novos polos de desenvolvimento, tendo a cultura como instrumento transformador chave voltado à criação de cenários renovados e atrativos.



Por sua vez, a revitalização destina-se ao relançamento da vida econômica e social de uma área urbana que sofre processo de decadência, visando a recuperação de áreas degradadas ou ociosas da cidade por meio da reutilização ou transformação de grandes estruturas urbanas e sua reinserção na vida da urbe, transformando-as em novos polos de desenvolvimento (OLIVEIRA, 2020).

O presente artigo, tem, pois, por objeto de estudo um cenário urbano relevante na Capital Federal, a Avenida W3, a primeira avenida de Brasília, e principal corredor de transporte público do Plano Piloto, com uma circulação diária média de 800 ônibus provenientes dos principais bairros e Regiões Administrativas do Distrito Federal, além de 60 mil automóveis. Ademais, a via já concentrou o principal comércio e lazer da cidade até a década de 90, quando teve início seu processo de decadência consubstanciado no abandono e ociosidade de seus imóveis, que se estende até os dias atuais. Tal realidade mostra-se incompatível com o grande valor histórico-cultural e o potencial comercial-gastronômico-laboral que o espaço urbano apresenta, cuja relevância perante a cidade foi reconhecida pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) durante Missão de Monitoramento Reativo promovida em 2012, a qual resultou na recomendação de um projeto de revitalização (OLIVEIRA, 2020).

Nesse sentido, a Administração de Brasília desenvolveu um “Projeto modelo de requalificação<sup>2</sup> para o Setor Comercial Residencial Sul (SCRS) – Vias W3 e W2 Sul- SCRS Quadras 511/512”, voltado à remodelação das calçadas com a inclusão de acessibilidade e travessias, além da remodelação dos estacionamentos, paisagismo e arborização. O projeto justifica-se em razão da necessidade de se “conferir unidade visual, organizar o uso do espaço público e melhorar as condições de acessibilidade, caminhabilidade e conforto, especialmente para pedestres” (SEGETH, 2018).

O presente estudo tem, pois, por objetivo, investigar em que medida a elaboração do referido projeto teria sucedido a uma avaliação prévia (*ex ante*) suficiente para determinar o seu potencial de efetividade para a solução do problema da degradação daqueles espaços urbanos. Ademais, visa-se determinar se o financiamento do projeto poderia ter sido otimizado por instrumento de urbanificação mais adequado, fundado em espécie de parceria público-privada: a Operação Urbana Consorciada (OUC). Em nível local, a questão se torna relevante tendo em vista o alto investimento público necessário para a implementação do empreendimento, o qual, se bem sucedido, deve ser replicado ao longo de toda a avenida. Por outro lado, as reflexões podem extrapolar a territorialidade do Distrito

---

<sup>2</sup> Chama-se atenção para o emprego do termo “requalificação” enquanto instrumento voltado à recuperação de área urbana degradada e ociosa e sua transformação em novo polo de desenvolvimento, a despeito de o projeto não prever a utilização da cultura enquanto instrumento chave de transformação do espaço urbano degradado. Nesse sentido, acredita-se que o instrumento adotado, em verdade, seria a revitalização.

Federal, considerando-se que o modelo que pode ser reproduzido por outras municipalidades, observadas as especificidades espaciais, culturais, econômicas e urbanísticas locais.

A análise envolve o emprego do método qualitativo, exploratório-bibliográfico, segundo a ótica do ciclo de políticas públicas, com enfoque na avaliação *ex ante*, voltada à investigação das vantagens do emprego de uma Operação Urbana Consorciada (OUC) no processo de revitalização da Avenida W3. Tem-se em vista que a OUC corresponde a um conjunto de intervenções urbanísticas estruturais na cidade, sob a coordenação do Poder Público Municipal, voltadas à recuperação de áreas urbanas degradadas ou ociosas. Ademais, a operação desenvolve-se em ambiente democrático-participativo a partir da construção conjunta de propostas por todos os agentes envolvidos (ALMEIDA, 2017) e ampara-se, primordialmente, em financiamento oriundo de capital privado de empreendedores que são atraídos para a região.

Com efeito, ao longo do presente artigo, coteja-se o projeto de revitalização da W3 atualmente adotado pelo Governo do Distrito Federal com a opção do instrumento da OUC, considerando o seu financiamento, as chances de atenderem às necessidades da população local e ainda uma efetiva participação democrática voltada à construção de uma política pública eficiente para a solução do problema de degradação daqueles espaços urbanos.

## **1 PROJETO PILOTO DE REQUALIFICAÇÃO DAS QUADRAS 511/512 DA AVENIDA W3 SUL EM BRASÍLIA SOB A ÓTICA DO CICLO DE POLÍTICAS PÚBLICAS:**

Até os anos 1990, a Avenida W3 foi o ponto de encontro dos moradores e visitantes da Capital, tendo concentrado o principal comércio e lazer local. No entanto, as últimas décadas têm sido o palco de um processo de degradação que levou à formação de um cenário de decadência e ociosidade: 42% do total de suas lojas fechadas, calçadas danificadas, prédios degradados ou abandonados, iluminação e segurança precárias. Na W3 Sul, observa-se o processo com maior nitidez: onde antes se concentravam as principais lojas e restaurantes da cidade, atualmente resistem poucas lojas populares, instituições bancárias, mercados, alguns restaurantes a quilo (além do tradicional restaurante Roma), lojas de materiais de construções e outros magazines sem muita relevância local. Essa realidade evidencia o declínio da avenida, e demonstra a necessidade de sua renovação e readequação a um novo padrão urbano segundo tipologias arquitetônicas contemporâneas de modo a atribuir “uma nova estrutura funcional a essa área” (ENCONTRO LUSO-BRASILEIRO, 1995).



O “Projeto modelo de requalificação para o SCRS – Vias W3 e W2 Sul- SCRS Quadras 511/512”, elaborado pela Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação – SEGETH, tem por objetivo a remodelação das calçadas com a inclusão de acessibilidade e travessias, além da “reordenação dos estacionamentos, paisagismo e arborização” (SEGETH, 2018). Justifica-se em razão da necessidade de se “conferir unidade visual, organizar o uso do espaço público e melhorar as condições de acessibilidade, caminhabilidade e conforto, especialmente para pedestres” (SEGETH, 2018).

Baseou-se na proposta de Requalificação Urbana da Avenida W3 desenvolvida em 2008 pela então Secretaria do Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente- SEDUMA (SEGETH, 2018), e leva em conta o fato de se tratar do “principal corredor de transporte e circulação do Plano Piloto” e área de “alta concentração de postos de trabalho” (SEDUH, 2006), prevendo ações de curto e médio prazo.

Na presente seção, visa-se analisar o referido projeto de requalificação sob a ótica do ciclo de políticas públicas, em especial no que tange à avaliação *ex ante*, considerando-se os impactos no orçamento público, bem como os benefícios que serão proporcionados à população diretamente afetada em razão da implementação deste plano de urbanificação.

Assim, no subitem 1.1 enfrentam-se as etapas que foram observadas na elaboração do Plano de Requalificação para a W3, levando-se em conta a necessidade de se adotar ferramentas de avaliação efetivas capazes de “aprimorar os desenhos das políticas, acompanhar seu uso e avaliar de maneira constante os custos e os benefícios sociais da intervenção pública” (IPEA, 2018). Já no item 1.2, visa-se ressaltar a importância da participação popular na elaboração das políticas públicas, e avaliar as chances de sucesso deste Projeto Piloto a partir da análise da aplicação da avaliação *ex ante* combinada com o grau de influência da participação popular na sua elaboração.

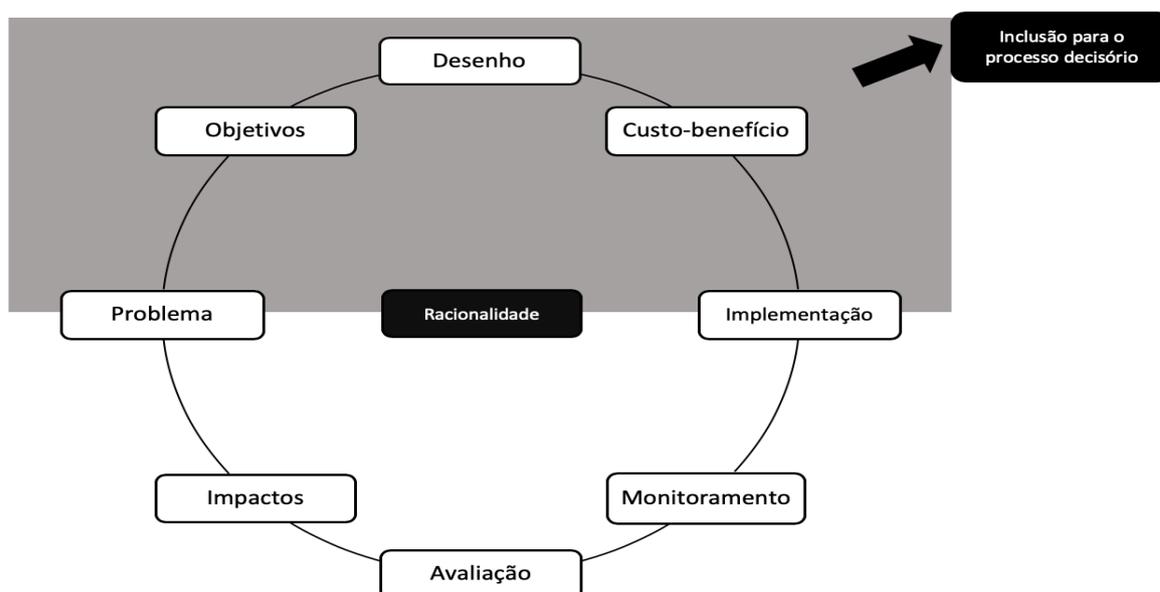
### **1.1 Avaliação *ex ante* à elaboração do projeto de revitalização pela Administração de Brasília**

A avaliação *ex ante* tem por objetivo traçar diretrizes voltadas à elaboração de políticas públicas que possam promover “soluções tempestivas e inovadoras para lidar com a limitação de recursos e com as mudanças de prioridades” nas agendas públicas, tornando-se imprescindível adotar respostas capazes de promover a “racionalização da execução do gasto público, priorizando políticas públicas eficientes, com foco na melhoria da prestação de serviços e na redução de custos, com o cidadão posicionado no centro das decisões governamentais” (IPEA, 2018).

Dessa forma, prevê algumas principais etapas voltadas ao desenho, implementação e análise de impactos de políticas públicas no contexto das ações do governo federal” (IPEA, 2018) mas que podem (e devem) ser replicados no âmbito da atuação dos estados, municípios e do Distrito Federal (DF).

Ressalta-se que o ciclo de políticas públicas ou estágios de sua construção, envolvem, inicialmente, o diagnóstico do problema; em seguida, a caracterização da política, incluindo descrição de seus objetivos, público alvo e resultados esperados; e o seu desenho. Em seguida deve trazer “estratégias de construção de legitimidade, implementação, monitoramento, avaliação e controle” (IPEA, 2018). E por fim, engloba análises relacionadas ao custo-benefício, bem como ao impacto orçamentário e financeiro.

O fluxograma abaixo expressa a racionalidade que deve ser empregada no ciclo de política pública deste o seu desenho, até se chegar à inclusão da proposta no processo decisório:



Trazendo essa lógica para o Projeto de Revitalização das Quadras 511/512 da Avenida W3 Sul implementado pelo governo local, busca-se identificar a racionalidade do ciclo observado para a política pública em questão, com base nas justificativas apresentadas no projeto (SEGETH, 2018). Assim, inicialmente, identifica-se o problema, sob o aspecto urbanístico-estrutural, como sendo as precárias condições dos estacionamentos, calçadas, travessias de pedestres e arborização presentes neste espaço urbano e seu entorno (incluindo a W2). Por tanto, o objetivo seria construir um modelo que leve à requalificação dos espaços públicos na região, mediante a organização e reestruturação dos equipamentos públicos relacionados à acessibilidade, caminhabilidade e conforto, em especial para

pedestres, de modo a conferir unidade visual e organização do espaço público correspondente (SEGETH, 2018).

O projeto inclui a recuperação e troca do piso nas calçadas atuais; o alargamento das calçadas e passeios presentes nos trajetos transversais e na via W2; a qualificação das calçadas adjacentes, com a recuperação de piso e rampas; adoção de mobiliário urbano padronizado, inclusive lixeiras; revitalização do espaço público entre os edifícios da avenida (os becos) com a instalação de piso diferenciado, além de paisagismo e arte urbana (SEGETH, 2018).

Há também uma descrição mais detalhada, que inclui:

a calçada voltada para a via W3 será dividida em três faixas [...]. A faixa de serviço será destinada à iluminação, arborização, e mobiliário urbano como paraciclos, lixeiras. O piso da faixa de serviço será de pedra portuguesa, [...] reaproveitando e reciclando as pedras do calçamento existente. [...] A faixa livre possuirá pavimento de placas pré-moldadas de 40cmx40cm, garantindo uniformidade ao passeio. [...] Para prover as fachadas das lojas voltadas à via W2 de uma calçada uniforme, propõe-se que as vagas de estacionamento deste lado da via sejam convertidas em vagas paralelas, dispostas a 0º. [...] Nos becos para trânsito de pedestres entre os blocos das quadras 511 e 512, são propostas áreas de estar com piso diferenciado em placas pré-moldadas 40x40cm coloridas e mescladas, bancos e vegetação [... além de] instalações artísticas urbanas [...] conferindo maior atratividade e uso, fundamentais para a vitalidade local, [...] incluindo ainda] uma ciclovia transversal, que segue da 311/312 a 711/712 (SEGETH, 2018).

O projeto ainda apresenta memorial descritivo composto de plantas de sistema viário, além de um Caderno de Especificações complementar com previsões de orçamento (R\$ 1,78 milhão) e detalhamento de cada etapa de implementação: desde a definição do tipo de piso tátil acessível para a implantação das rampas, até descrição do mobiliário urbano e da vegetação a serem adotados nos espaços públicos adjacentes aos prédios - os becos (SEGETH, 2018). Ademais, contém uma relação de todos os instrumentos normativos que foram considerados em sua elaboração, tanto em nível federal<sup>3</sup>, quanto distrital.<sup>4</sup>

Por outro lado, observa-se a ausência de uma maior pormenorização do custo-benefício envolvido, bem como do contexto em que ocorreu a inclusão para o processo decisório, não havendo ainda informações que levem a concluir acerca do nível de participação popular envolvida na sua elaboração. No entanto, já é possível observar, por meio de relatos da população local, impactos

<sup>3</sup>Com destaque para a Lei 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a Portaria nº 166/2016 do Iphan, que trata sobre a gestão, preservação e fiscalização do bem tombado- SEGETH, 2018.

<sup>4</sup>Incluindo a observância da Lei Orgânica do DF, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF, além do Decreto no 10.829/1987, o qual dispõe sobre a concepção urbanística de Brasília. SEGETH, 2018. p. 13-14.

positivos desde do início da implementação do projeto, como o de um usuário da avenida que afirma que: “a W3 Sul estava muito largada, abandonada. As calçadas quebradas, estacionamentos sujos. Agora está ficando muito bom. Torço para que essas obras sejam feitas em toda a via” (AGÊNCIA BRASILEIRA, 2019). É importante considerar a reação popular para medir o grau de eficácia da política pública implementada; no entanto, mais importante ainda é ouvir as expectativas dos cidadãos diretamente afetados antes de se construir o desenho da ação.

### ***1.2 Chances de sucesso do projeto a partir da análise da aplicação da avaliação ex ante e da influência da participação popular na sua elaboração***

Em um ambiente democrático de planificação urbana, qualquer intervenção deve partir da ação coordenada do Estado com a sociedade civil voltada à produção de uma mudança social positiva, que possa resultar na “melhoria da qualidade de vida, [ou na] crescente satisfação das necessidades da população”<sup>5</sup>.

Assim, permite-se espelhar os anseios e as necessidades dos habitantes e usuários da cidade, consubstanciados em planos urbanísticos<sup>6</sup> capazes de operar transformações necessárias na realidade urbana. Essas inovações teriam no urbanismo o instrumento de conciliação entre os consensos e os conflitos dos “protagonistas da organização do território” de modo a permitir a produção de uma “ação concertada [entre os] atores em função de objetivos coletivamente definidos” (GUERRA, *In* SANTOS, 2003).

Nesse sentido, a gestão participativa pode ser compreendida como uma “construção social de dimensões interativas em uma situação concreta de decisões de planejamento” (GUERRA, *In* SANTOS, 2003) em torno da cidade. Uma integração a um projeto comum é capaz de congrega atores de uma mesma comunidade que compartilham uma história em prol de um objetivo comum, levando-os a romper com o anonimato das opiniões e estruturar um plano a partir de uma certa coesão interna, sendo produto de um interesse ou de um objetivo partilhado (GUERRA, *In* SANTOS, 2003), tanto mais forte quanto maior o grau de consenso obtido.

Consequentemente, a gestão urbana, vista a partir de uma ótica mais democrática, passa a operar com base em acordos e consensos, resultando no chamado planejamento comunicativo/colaborativo. Este é formado a partir de uma certa autonomia individual e coletiva

---

<sup>5</sup>Essa mudança social positiva, conforme SOUZA, é o que se entende por desenvolvimento.

<sup>6</sup> AGUIAR ressalta que a partir de planos urbanísticos que o processo de planejamento urbano adquire sentido jurídico viabilizando transformações na realidade urbana (AGUIAR, 1996).

capazes de gerar uma ação comunicativa racional amparada na liberdade (livre manifestação de todos os participantes) e na equidade (atores, a princípio, com as mesmas oportunidades de expressão). Assim, a colaboração corresponderia a um canal “de diálogo e a superação de preconceitos entre diferentes grupos de interesse” (SOUZA, 2002).

Apesar do Projeto de Revitalização das Quadras 511/512 da W3 Sul não possuir um Caderno específico de relatos das demandas da população local, nem tampouco registros de audiências públicas ou debates com a população local, é certo que as condições precárias da avenida quanto à mobilidade, acessibilidade, caminhabilidade e estacionamentos é uma realidade notória que demanda uma ação por parte do governo local.

Inegável também que o projeto tenha seguido a maior parte dos passos recomendados da análise *ex ante* do ciclo de política pública, mas, no entanto, pecou em omitir uma análise orçamentária mais pormenorizada, não levando em conta possibilidades de intervenções urbanísticas, como a operação urbana consorciada, que poderiam trazer maior custo-benefício para a população, ao garantir participação mais efetiva na construção da proposta de política pública, além de proporcionar economia aos cofres-públicos, tema que se passa a desenvolver na sessão seguinte.

## **2 ALTERNATIVA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA (OUC) EM SUBSTITUIÇÃO AO FINANCIAMENTO PÚBLICO DO PROJETO PILOTO DE REVITALIZAÇÃO DAS QUADRAS 511/512 DA AVENIDA W3 SUL EM BRASÍLIA**

Instrumentos de intervenção urbanística<sup>7</sup> mais refinados, como as operações urbanas consorciadas (OUCs), detêm relevante papel na recuperação de áreas urbanas degradadas ou ociosas. A OUC apresenta-se como meio diferenciado de (re)planejamento da urbe<sup>8</sup> em ambiente democrático-participativo, tendo por objetivo a execução de um plano urbanístico especial (OLBERTZ, 2011) em determinada área da cidade, onde passa a vigor uma nova ordenação quanto ao uso e ocupação do solo, cujas medidas são voltadas à promoção do bem-estar dos seus habitantes e usuários<sup>9</sup>.

<sup>7</sup>OLBERTZ ressalta que intervenção urbanística é toda “intervenção espacial destinada à urbanificação, ou seja, à reversão dos malefícios da urbanização, com transformação da realidade urbana” a fim de alcançar a reabilitação urbana em todos os seus níveis, podendo englobar a renovação, a reabilitação, a revitalização bem como a requalificação urbana.

<sup>8</sup>Políticas públicas são “programas de ação governamental visando coordenar os meios à disposição do Estado e as atividades privadas, para a realização de objetivos socialmente relevantes e politicamente determinados (...) e deve visar a realização de objetivos definidos” prioritariamente, com a previsão de meios necessários à consecução, bem como de prazo para consecução de resultados - BUCCI, 2006. p. 63.

<sup>9</sup>Conforme os objetivos estatuídos no art. 32, §1º, da Lei 10.257/01- CARVALHO FILHO (2009) *Apud*: OLBERTZ, 2011..

O instituto é apresentado pela Lei nº 10.257/01, o Estatuto da Cidade, em seu art. 32. §1º, assim:

Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público Municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental (BRASIL, 2001).

Ressalta-se que esse novo método de planificação urbanística integra uma conduta estatal denominada “administração concertada”, notadamente marcada por uma atividade administrativa menos unilateral e imperativa, e mais negociada e consensual, porque levam-se em conta os destinatários das decisões com vistas à obtenção de resultados ótimos (OLBERTZ, 2011) a partir da colaboração da iniciativa privada. Essa nova postura acabou por influenciar a própria atividade urbanística - o “urbanismo concertado”, cujo traço marcante é a presença de uma gestão participativa.

Assim, nesta sessão objetiva-se explorar, conceitualmente, a OUC como alternativa mais eficiente para viabilizar a implementação do projeto de revitalização piloto, iniciado nas quadras 511/512 da W3 Sul, e estendê-lo ao longo de toda a avenida (W3 Sul e Norte). No subtítulo 2.1 desenvolve-se uma análise das etapas da avaliação *ex ante* à elaboração do projeto de revitalização considerando o emprego da OUC, tendo em vista aspectos relacionados à economicidade e o êxito na implementação da política pública em razão do emprego deste diagnóstico prévio. Já no subtópico 2.2 examina-se as chances de sucesso do projeto a partir da aplicação da avaliação *ex ante* e da influência da participação popular na sua elaboração.

### **2.1 Avaliação ex ante à elaboração do projeto de revitalização pela Administração de Brasília considerando o emprego da OUC**

Considerando a aplicação de uma OUC em substituição ao financiamento público do Projeto de Revitalização da W3, impende analisar o passo a passo do ciclo de implementação de políticas públicas de acordo com o recomendado pela avaliação *ex ante*. Dessa forma, inicia-se pela identificação do problema até se alcançar a decisão pela inclusão do projeto no processo decisório.

Na fase inicial de diagnóstico do problema, importa responder aos seguintes questionamentos:

1. Qual problema ou necessidade a proposta visa solucionar?
2. Quais as causas que acarretam o problema?
3. Quais são as evidências da existência do problema na realidade brasileira [ou local]?

4. Apresentar, se cabível, a comparação internacional do problema.
5. Quais as razões para que o governo [...] intervenha no problema?
6. Apresentar breve levantamento de políticas anteriores adotadas para combater o mesmo problema e as razões pelas quais foram descontinuadas, quando cabível (IPEA, 2018).

No que tange à segunda fase, seria necessário indicar o objetivo da proposta, os resultados e impactos esperados para a coletividade; as ações a serem implementadas, além das metas de entrega dos produtos; da relação entre as causas do problema; as ações sugeridas e os resultados previstos; e ainda, políticas públicas semelhantes e bem sucedidas adotadas tanto em nível nacional, quanto internacional (IPEA, 2018).

Em seguida, passa-se à fase de desenho, estratégia de implementação e focalização, com a indicação das (os): agentes envolvidos (públicos e privados) e sua atuação ao longo da implementação da proposta; possíveis articulações com outras políticas públicas locais em curso; impactos ambientais decorrentes da execução da proposta; estimativa da sua vigência; o público alvo que se destina atingir, incluindo dados acerca da população elegível e critérios de sua priorização tendo em vista a limitação orçamentária e financeira, finalizando com a descrição do processo de seleção dos beneficiários (IPEA, 2018).

Acredita-se que com a implementação do plano de revitalização da W3 a partir de uma OUC, a princípio, haveria identidade entre essas 3 (três) primeiras etapas (problema, objetivos e desenho) conforme já previsto no projeto piloto, alterando-se, no entanto, a partir do custo-benefício, onde se ressaltaria a economicidade da implementação da OUC por meio do financiamento privado.

Neste ponto, passa-se a analisar o impacto orçamentário. Devem-se levar em conta os custos da proposta para todos os atores envolvidos, entes públicos e particulares. Ademais, consideram-se os impactos da criação, expansão e aperfeiçoamento no aumento de despesas ou renúncia de receitas/benefícios financeiro-creditícios. Inclui-se a estimativa do impacto orçamentário-financeiro para cada exercício financeiro em que a ação estiver em vigor. Contabilizam-se, ainda, as medidas de compensação relacionadas às renúncias creditícias e a demonstração da origem dos recursos para o seu custeio, em especial quando se referir a despesa obrigatória de natureza continuada (IPEA, 2018).

No que tange à operacionalização de um projeto de urbanificação<sup>10</sup> por meio de uma OUC, o impacto orçamentário e financeiro seria transferido, se não em sua totalidade, ao menos em sua grande maioria, aos investidores privados. Ressalta-se que este tipo de intervenção urbanística ocorre normalmente por meio da atuação de três atores. De um lado, estão os investidores privados interessados na aquisição do potencial construtivo de imóveis desvalorizados localizados numa área degradada da cidade, visando revende-los futuramente por valores muito superiores após a realização da OUC.

Essa transação imobiliária é possível porque, em contrapartida, esses mesmos investidores se comprometem em realizar obras de revitalização nos espaços públicos, incluindo modernização de calçadas, incorporação de recursos de acessibilidade (rampas), ampliação de estacionamentos, construção de praças, jardins e outros equipamentos de interesse coletivo, justamente o que se objetiva desenvolver no espaço público no entorno da avenida W3.

Assim, depois de revitalizada a área, e acrescidas ao valor dos imóveis as mais valias (benefícios da urbanização), podem oferece-los de volta ao mercado por preços muito superiores, colhendo, assim, os frutos (ou bônus) da urbanização instrumentalizada pela OUC.

De outro lado, tem-se os proprietários dos imóveis que, ou não têm mais interesse, ou condições de conservá-los, seja em função do alto custo de manutenção, que inclui taxas condominiais desproporcionais e carga tributária alta, seja pelos desincentivos urbanos relacionados à ocupação do imóvel (localização desvantajosa, distância do centro da cidade, precariedade de transporte público e violência urbana).

Há ainda o último ator, o Poder Público local, que transfere os ônus da urbanização aos investidores, conseguindo, assim, instrumentalizar obras de revitalização em espaços públicos abandonados/subutilizados a partir de financiamento privado, trazendo, conseqüentemente, economia aos cofres públicos.

Percebe-se uma tridimensionalidade do custo-benefício, ou uma situação “ganha-ganha-ganha”: os investidores, ao lucrarem com a aquisição do potencial construtivo dos imóveis na região; os proprietários, por se livrarem do encargo de um imóvel que não os interessa mais; e o poder público ao implementar obras de urbanificação com minimização dos gastos públicos. Toda essa operação leva, conseqüentemente, à otimização do uso dos imóveis localizados na região, fazendo com que a OUC possa servir de meio de promoção da requalificação do espaço urbano.

---

<sup>10</sup>Ou, conforme OLBERTZ, “a reversão dos malefícios da urbanização, com transformação da realidade urbana”.

A próxima etapa da avaliação *ex ante* refere-se à estratégia de construção de confiança e suporte em torno da política pública diante da população diretamente interessada, verificando, inicialmente, se esta apoia a ação governamental por acreditar na sua relevância e na continuidade da sua execução pelos agentes responsáveis pela sua implementação (IPEA, 2018). Essa verificação é feita a partir da indicação de evidências do envolvimento dos interessados no apoio da execução da política, que podem ser demonstradas por meio das manifestações da população local durante as audiências públicas e debates realizados na fase anterior ao desenho da proposta, o que denota a importância da gestão participativa, aspecto aprofundado no subtópico a seguir.

A última etapa da avaliação prévia à implementação da proposta seria o “monitoramento, avaliação e controle” (IPEA, 2018), momento em que se promove um diagnóstico da viabilidade da implementação da política a partir do projeto-piloto. Ademais, deve-se determinar quais serão as formas e os indicadores do monitoramento durante a execução da política, assim como, posteriormente, o método de avaliação dos seus resultados, além do meio utilizado para se conferir publicidade às informações e dados relacionados à política. E, finalmente, os mecanismos de controle adotados (IPEA, 2018), com destaque para o controle pela sociedade civil diretamente afetada pela intervenção urbanística, em sintonia com a democracia participativa, uma das bases do direito urbanístico brasileiro.

## ***2.2 Chances de sucesso do projeto a partir da análise da aplicação da avaliação ex ante e da influência da participação popular na sua elaboração***

A reforma urbana pode ser encarada como um conjunto articulado de políticas públicas voltadas a “promover uma maior democratização do planejamento e gestão das cidades” (SOUZA, 2002), sendo a participação popular voluntária<sup>11</sup> fator-chave para o seu impulsionamento. Sua instrumentalização se dá a partir da influência e monitoramento dos cidadãos, os quais, ao se sentirem mais responsáveis pelas transformações na cidade, tendem a participar e fiscalizar mais.

Com isso, maximizam-se as chances de um exercício mais pleno da cidadania por meio da defesa simultânea de interesses individuais e coletivos num espaço efetivamente deliberativo (palco de deliberação direta da população interessada), onde metas e objetivos são definidos democraticamente (SOUZA, 2002), com mais chances de êxito, visto que levaria à elaboração de um plano de urbanificação em atendimento aos anseios da população diretamente afetada.

---

<sup>11</sup>De acordo com SOUZA, “aquela que realmente se correlaciona com processos de organização e luta pela conquista de novos direitos”.

Um dos pontos marcantes da Operação Urbana Consorciada é o de corresponder a um método de planificação urbanística estruturado a partir da colaboração da iniciativa privada. Pauta-se no pressuposto de que “apenas o espaço tal como é vivido e percebido pelos habitantes constitui o verdadeiro suporte da conduta urbanística” (OLBERTZ, 2011). Dessa feita, políticas urbanísticas nascem da definição das metas resultantes da observação da dinâmica social, e das necessidades apontadas pelos habitantes e usuários das cidades, cujas percepções devem ser consideradas ao longo de todo o processo de intervenção urbanística.

Assim, a adoção do instrumento de intervenção urbanística da OUC surgiria como proposta de implementação de um plano de urbanificação capaz de mobilizar a população diretamente afetada na elaboração deste mesmo plano, voltado à concretização dos interesses sociais da comunidade envolvida. De acordo com o Estatuto da Cidade, tal envolvimento poderia se instrumentalizar por meio de debates, audiências e consultas públicas, o que promoveria a abertura do canal de comunicação entre o governo e a população diretamente interessada no plano, garantindo-se, assim, a gestão democrática da cidade (BRASIL, Lei 10.257/2001).

Mais especificamente, por meio de um plano de OUC para a W3 seria possível diagnosticar as necessidades dos habitantes locais, os quais poderiam controlar e participar diretamente das tomadas de decisões governamentais (SETH. *In*: SANTOS, 2003) suscetíveis a influenciar o espaço por eles compartilhado. Trata-se, portanto, de empoderamento do cidadão, que o insere no protagonismo das escolhas em torno da criação de um plano capaz de promover os seus direitos fundamentais, notadamente os direitos à habitação, trabalho, lazer e mobilidade.

Ademais, um plano de OUC possibilitaria a otimização de espaços públicos ociosos, como os becos ou espaços interprédios, que poderiam ser destinados à promoção de atividades lúdicas, prevendo-se a construção de praças, jardins, teatros, museus, corredores culturais destinados a atividades de dança, música e teatro de rua.

Além de incentivos ao lazer na região, deve-se prever a implementação de aprimoramentos relacionados à mobilidade, como aqueles já desenhados no plano piloto de revitalização, aos quais podem-se ainda acrescentar soluções inteligentes ao transporte coletivo, como o desenvolvimento de software, disponibilizando à população itinerários e horário dos ônibus, revitalização das paradas de ônibus, de forma a torná-las mais seguras e confortáveis aos usuários (talvez nos moldes dos “tubos curitibanos<sup>12</sup>”). E mais, promover-se-ia investigação acerca da viabilidade de instalação de Veículo Leve

---

<sup>12</sup>Segundo FERNANDES, as estações-tubo foram implementadas em Curitiba, a partir de 1991, “com o objetivo de otimizar o embarque e desembarque dos usuários, possibilitando o pagamento adiantado da tarifa, a integração e o acesso ao ônibus em nível”.

de Transporte (VLT); a possibilidade do compartilhamento de veículos elétricos<sup>13</sup> ou mesmo veículos inteligentes (autônomos), assim como a oferta de aparelhos de uso comunitário - bicicletas e patinetes- via aplicativos.

Ao desenvolver soluções voltadas à circulação na avenida, estar-se-ia, ao mesmo tempo, otimizando o acesso e o uso dos imóveis destinados à moradia - tornando-a mais digna, bem como aqueles destinados ao uso comercial, fomentando, assim, a economia local e aumentando as oportunidades de acesso ao trabalho ao longo da avenida. Isso porque, com o aumento da clientela, promover-se-ia o aquecimento do comércio e aumentar-se-iam as chances de novas contratações.

Dessa forma, esse espaço na urbe seria remodelado a partir da atuação coordenada do poder público local em parceria com investidores privados e os habitantes e usuários da W3, em “reconhecimento da cidade como produção coletiva” (RODRIGUES, 2014) voltada à plena satisfação dos interesses dos cidadãos diretamente interessados e afetados pelo projeto, em consonância com o atendimento do bem coletivo. Isso, associado à adoção da avaliação *ex ante*, aumentaria as chances de êxito do projeto, de forma a torná-lo mais viável (e realista); econômico aos cofres públicos, ao transferir os investimentos ao empreendedor privado; e efetivo, por ter a chance de atender às reais demandas da população local.

## CONCLUSÃO

A análise do Projeto Piloto de Revitalização dos espaços públicos das Quadras 511/512 na Avenida W3 em Brasília sob a ótica do ciclo de políticas públicas, em especial da avaliação *ex ante*, leva à conclusão de que a Administração de Brasília de certa forma cumpriu com os passos necessários para se construir uma ação com chances de êxito e efetividade, tendo em vista que adotou a maioria das etapas recomendadas.

No entanto, observa-se que o Governo do Distrito Federal não teria realizado uma análise orçamentária suficiente para verificar o impacto nos cofres públicos, tendo em vista o alto investimento necessário para a implementação do empreendimento, desconsiderando, também, alternativas mais viáveis, como o emprego de uma operação urbana consorciada (OUC).

---

<sup>13</sup>Nota-se que a utilização de veículos elétricos traz benefícios de ordem econômica ao usuário, que deixa de gastar com combustível derivado do petróleo, para compartilhar de pontos de abastecimento distribuídos pela cidade (ou mantido em sua residência). E, conforme GUILLAUME, resulta ainda em vantagem à coletividade, ao permitir a “redução do impacto ambiental da mobilidade”.

Isso porque, tendo em vista o gasto inicial do projeto para 2 quadras, fixado em R\$ 1,78 milhão, e a possibilidade de expandi-lo para o restante da avenida, composta de 32 quadras em toda a sua dimensão norte-sul, o investimento público total necessário chegaria a aproximadamente R\$57 milhões.

Por outro lado, caso se adotasse uma OUC, seria possível transferir esse ônus para o empreendedor, o qual financiaria a revitalização da avenida com capital privado, com conseqüente economia aos cofres públicos. Ademais, traço marcante desse tipo de intervenção urbanística é a participação mais efetiva da população diretamente interessada na construção da proposta de política pública em sintonia aos anseios e necessidades comunitárias, o que aumentaria as chances de êxito da intervenção. Essa é, inclusive, outra falha que se observou no planejamento do projeto atualmente adotado, o qual não teria promovido previamente uma consulta popular adequada.

Não obstante, seja por meio de financiamento público ou privado, constata-se que a realização da avaliação *ex ante* viabiliza a “racionalização da execução do gasto público, priorizando [ações] eficientes, com foco na melhoria da prestação de serviços e na redução de custos, com o cidadão posicionado no centro das decisões governamentais”<sup>14</sup>, sendo inegável que o emprego desse diagnóstico prévio permite aumentar o nível de efetividade da política pública.

Já em especial no que tange à revitalização da avenida W3, pode-se afirmar que a adoção da avaliação *ex ante*, associada ao financiamento por meio de uma OUC, incrementaria ainda mais as chances de sucesso e de economicidade da política urbana em questão. Isso porque seria possível implementar a ação apoiada na gestão participativa e com economia aos cofres públicos em razão da transferência do ônus da urbanização ao empreendedor. Tudo isso leva a crer que a proposta alternativa de financiamento por meio de uma OUC seria uma resposta mais efetiva em atendimento ao interesse público, em sentido amplo.

Por fim, um alerta: as conclusões atingidas no presente estudo “não devem representar algo como uma ‘rua sem saída’, [...] mas também reabertura a novos ‘avanços sobre as regiões do não-conhecimento” (MAGALHÃES, 2011). Com efeito, importa apontar a necessidade de ulteriores investigações acerca do tema e seus reflexos no que tange a aspectos como a gentrificação, a segregação social, e a desproporcional distribuição dos benefícios e ônus da urbanização, e em que medida a efetiva participação dos interessados no processo de construção da política pública poderia vir a equilibrar esses resultados. E para encerrar, uma reflexão acerca da relevância da gestão participativa dentro do contexto da urbanificação: mesmo que a luta seja economicamente desigual,

---

<sup>14</sup>Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, 2018, 2018. p. 7.

“somos em maior número. Não podemos desistir jamais. A cidade é nossa. Nós é que decidimos onde e como queremos viver” (MOTA, 2017). Apesar de a afirmação a princípio poder soar irrealista, retrata a necessidade do reconhecimento, pelo cidadão, do potencial que a participação popular possui na transformação do contexto em que vive; assim, quanto mais se envolver nos projetos da urbe, maiores as chances de se tornar um protagonista e, portanto, de escolher os resultados dos processos de transformação da cidade.

## REFERÊNCIAS

AGUIAR, Joaquim Castro. **Direito da Cidade**. Rio de Janeiro: Renovar, 1996.

BRASIL. **Lei 10.257 de 10 de julho de 2001**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em: 18 jul. 2019.

ALMEIDA, Reginaldo Magalhães. Os (des)caminhos da gestão democrática da cidade nas operações urbanas consorciadas: o caso belorizontino. **Revista de Direito da Cidade**, vol. 09, n. 03. p. 1023. Disponível em: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/ojs/index.php/rdc/article/view/27996/21075>. Acesso em: 30 jan. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. II. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Avaliação de políticas públicas: guia prático de análise ex ante**, v. 1. Brasília: Ipea, 2018.

BUCCI, Maria Paula Dallari. **O conceito de política pública em direito**. São Paulo, Saraiva, 2006.

CARTA de Lisboa sobre a reabilitação urbana integrada. *In*: **Encontro Luso-Brasileiro de reabilitação urbana**, 1. Lisboa, 21 a 27 de outubro de 1995. Disponível em: [https://www.culturanorte.pt/fotos/editor2/1995\\_\\_carta\\_de\\_lisboa\\_sobre\\_a\\_reabilitacao\\_urbana\\_integrada-1%C2%BA\\_encontro\\_luso-brasileiro\\_de\\_reabilitacao\\_urbana.pdf](https://www.culturanorte.pt/fotos/editor2/1995__carta_de_lisboa_sobre_a_reabilitacao_urbana_integrada-1%C2%BA_encontro_luso-brasileiro_de_reabilitacao_urbana.pdf). Acesso em 17 jul. 2019. Disponível em: [https://www.culturanorte.pt/fotos/editor2/1995\\_\\_carta\\_de\\_lisboa\\_sobre\\_a\\_reabilitacao\\_urbana\\_integrada-1%C2%BA\\_encontro\\_luso-brasileiro\\_de\\_reabilitacao\\_urbana.pdf](https://www.culturanorte.pt/fotos/editor2/1995__carta_de_lisboa_sobre_a_reabilitacao_urbana_integrada-1%C2%BA_encontro_luso-brasileiro_de_reabilitacao_urbana.pdf). Acesso em 17 jul. 2019.

COUTO, Luccas Ribeiro do. **Nem só o que é sólido se desmancha no ar: a Nova Luz na produção insubstancial do espaço urbano**. São Paulo: FFLCH-USP, 2011.

DISTRITO FEDERAL. Agência Brasileira. **Calçadas das quadras 511 e 512 da W3 Sul começam a receber novo piso**. Brasília: Agência Brasileira, 2019. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2019/07/04/calçadas-das-quadras-511-512-da-w3-sul-começam-a-receber-novo-piso/> Acesso em: 16 ago. 2019.

DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal**. Brasília, DF: SEDUH, 2006. Documento técnico. Disponível em: [http://www.seduh.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/09/proposta\\_revitalizacao.pdf](http://www.seduh.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/09/proposta_revitalizacao.pdf). Acesso em: 24 jul. 2019.



DISTRITO FEDERAL. Secretaria do Estado de Gestão do Território e Habitação – SEGETH. **Projeto SIV-MDE 054/2018. Região Administrativa do Plano Piloto - RA I.** Projeto modelo de requalificação para o SCRS - VIAS W3 e W2 SUL SCRS quadras 511 e 512. Brasília: SEGETH, 2018.

ENCONTRO LUSO-BRASILEIRO DE REABILITAÇÃO URBANA LISBOA, 1, Lisboa. **Carta de Lisboa sobre a reabilitação urbana integrada.** Lisboa, 1995. Art. 1º, alínea “b”. Disponível em: [https://www.culturanorte.pt/fotos/editor2/1995\\_\\_carta\\_de\\_lisboa\\_sobre\\_a\\_reabilitacao\\_urbana\\_integrada-1%C2%BA\\_encontro\\_luso-brasileiro\\_de\\_reabilitacao\\_urbana.pdf](https://www.culturanorte.pt/fotos/editor2/1995__carta_de_lisboa_sobre_a_reabilitacao_urbana_integrada-1%C2%BA_encontro_luso-brasileiro_de_reabilitacao_urbana.pdf). Acesso em: 17 jul. 2019.

FERNANDES, W. **Propostas para aplicação de estratégias sustentáveis na estação tubo padrão em Curitiba.** 2012. 81 f. Monografia (Especialização em Construções Sustentáveis). Universidade Tecnológica de Paraná. Curitiba, 2012.

GUERRA, Isabel. O território como espaço de ação coletiva: paradoxos e possibilidades do “jogo estratégico de atores” no planejamento territorial em Portugal. *In*: SANTOS, Boaventura de Sousa (org.). **Democratizar a democracia: os caminhos para a democracia participativa.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

GUILLAUME, Pitron. Revolução tecnológica, transformação geopolítica- Carro elétrico: uma miragem ecológica. **Diplomatique.** Disponível em: <https://diplomatie.org.br/carro-eletrico-uma-miragem-ecologica/>. 2018. Acesso em 21 jul. 2019.

MAGALHÃES, Alex Ferreira. Cidade, direito e democracia: a questão da ‘agency’ e do ‘rule of law’ no cenário urbano. **Revista do Direito da Cidade**, 2011, v. 09, n. 04. Disponível em: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/ojs/index.php/rdc/article/view/9925>. Acesso em: 10 ago. 2020.

MOTA, Maurício *et al.* A importância da participação popular e da atuação do poder judiciário no planejamento urbano. **Revista do Direito da Cidade**, 2017, v. 09, n. 04. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/30870>. Acesso em: 10 ago. 2020.

OLBERTZ, Karlin. **Operações Urbanas Consorciadas.** Belo Horizonte: Fórtium, 2011.

OLIVEIRA, Tatiana Reinehr. **Revitalização da Avenida W3 em Brasília a partir de operações urbanas consorciadas.** Belo Horizonte: Dialética, 2020.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Estatuto da Cidade: função social da cidade e da propriedade. Alguns aspectos sobre população urbana e espaço. **Cadernos Metrópole.** São Paulo: PUC. 2014. n.12. p. 9-25.

SECRETARIA de desenvolvimento urbano e habitação. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal** - Documento Técnico – Versão Final, 2006. Disponível em: [http://www.seduh.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/09/proposta\\_revitalizacao.pdf](http://www.seduh.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/09/proposta_revitalizacao.pdf) . Acesso em: 24 jul. 2019.

SETH, D L. Micromovimentos na Índia para uma nova política de democracia participativa. *In*: SANTOS, Boaventura de Sousa (org.). **Democratizar a democracia: os caminhos para a democracia participativa.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.



**Sobre os autores:****Paulo Afonso Cavichioli Carmona**

Juiz de Direito do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios (TJDFT) desde abril de 2000, graduado em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo - PUC/SP (1995), mestrado em Direito Urbanístico pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo PUC/SP (2006) e doutorado em Direito Urbanístico pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo PUC/SP (2012). Pós-doutorado em Direito Constitucional Urbanístico pela Universidade del Salento, Lecce, Itália (2020). Tem experiência na área de Direito Público, com ênfase em Direito Urbanístico, Administrativo, Ambiental e Penal. Membro do Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico (IBDU), do qual é Coordenador do Centro-Oeste (mandato 2013-2015). Membro efetivo do Conselho Deliberativo do Funpresp-Jud (mandato 2012-2016). Professor de Direito Administrativo e Urbanístico da Fundação Escola Superior do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (FESMPDFT). Professor de Direito Administrativo e Urbanístico do Mestrado e Pós-Graduação (Lato Sensu) do Centro Universitário de Brasília (UNICEUB). Membro do Grupo de Pesquisa de Meio Ambiente Urbano (PUC/SP). Líder do Grupo de Pesquisa em Direito Público e Política Urbana - GPDDPU (UNICEUB).

Centro Universitário de Brasília - UNICEUB, Brasília, DF, Brasil

Lattes:<http://lattes.cnpq.br/0471763465230262> ORCID:<https://orcid.org/0000-0002-7715-3983>

E-mail:[paccarmona@hotmail.com](mailto:paccarmona@hotmail.com)

**Tatiana Reinehr de Oliveira**

Doutoranda e Mestre em Direito e Políticas Públicas pelo UniCEUB – Brasília- DF, Especialista em Direito Público pela Escola Superior do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios, Professora na Faculdade Unyleya e no Grancusos, Advogada.

Centro Universitário de Brasília - UNICEUB, Brasília, DF, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/576021222980729>

E-mail: [tatianaro25@gmail.com](mailto:tatianaro25@gmail.com)

**Os autores contribuíram igualmente para a redação do artigo.**

