

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESIGN**

**TRAJETÓRIAS URBANAS E TRAJETÓRIAS HUMANAS:
ANÁLISES CARTOGRÁFICAS SOB O VIÉS SEMIÓTICO**

Carolina Resende Ferraz

Brasília

2019

Carolina Resende Ferraz

**TRAJETÓRIAS URBANAS E TRAJETÓRIAS HUMANAS:
ANÁLISES CARTOGRÁFICAS SOB O VIÉS SEMIÓTICO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Design, linha de Pesquisa em Design, Espaço e Mediações da Universidade de Brasília como requisito para obtenção do grau de Mestre em Design.

Orientadora: Profa. Dra. Fátima Aparecida dos Santos

Brasília

2019

Ficha catalográfica elaborada automaticamente,
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

RF381t Resende Ferraz, Carolina
Trajetórias Urbanas e Trajetórias Humanas: análises
cartográficas sob o viés semiótico / Carolina Resende
Ferraz; orientador Fátima Aparecida dos Santos. -- Brasília,
2019.
86 p.

Dissertação (Mestrado - Mestrado em Design) --
Universidade de Brasília, 2019.

1. Espaços públicos. 2. Território. 3. Semiótica da cidade.
4. Cartografias urbanas. 5. Brasília. I. Santos, Fátima
Aparecida dos, orient. II. Título.

CAROLINA RESENDE FERRAZ

**TRAJETÓRIAS URBANAS E TRAJETÓRIAS HUMANAS: ANÁLISES
CARTOGRÁFICAS SOB O VIÉS SEMIÓTICO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Design do Instituto de Artes da Universidade de Brasília como parte dos requisitos para a obtenção do grau de Mestre em Design.

Aprovada em 12/07/2019

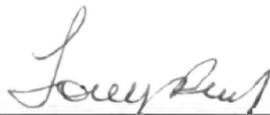
BANCA EXAMINADORA



Fátima Aparecida dos Santos - DIN/UnB



Daniela Fávoro Garrossini - DIN/UnB



Ione Maria Ghislene Bentz - Unisinos

Agradecimentos

À Professora Fátima Santos pelo cuidado, pela generosidade, pelas orientações incentivadoras, pelas escritas conjuntas, pelo ensinamento sobre a articulação do pensamento crítico e científico, por compartilhar comigo seus conhecimentos e por me conduzir no apoio de bases teóricas apropriadas ao desenvolvimento do presente estudo.

Aos meus pais e familiares, que sempre me apoiaram e deram o incentivo necessário para que eu acreditasse que sou capaz de realizar meus sonhos.

Aos meus amigos que estiveram comigo durante essa trajetória, amigos complacentes e fundamentais para construção de novas ideias, novos diálogos, pensamentos e conhecimentos.

À Professora Daniela Fávaro Garrossini, por sua dedicação incessante à linha de pesquisa e ao departamento, por seus ensinamentos, pela clareza e sinceridade presente em sua personalidade, na qual me fez crescer como discente, fui capaz de enfrentar dificuldades para superar obstáculos.

Ao corpo docente e administrativo do Programa de Pós-Graduação em Design pela agilidade em qualquer tipo de solicitação, por toda disposição, dedicação e prestatividade com os discentes.

RESUMO

Brasília, território que preenche o centro geográfico do país, está em uma área sob proteção histórica que expandiu além de sua condição inicial específica presente no plano da cidade. O centro metropolitano concentra a maioria dos empregos e movimentação de serviços e pessoas. A rodoviária se configura nesse centro com suas múltiplas funções, estação multimodal, fluxos, setor de diversões e serviços, situada no ponto de interseção, o eixo central da cidade. Esta recebe forte pressão sob sua infraestrutura em que é capaz de exercer o papel de arquitetura, mas também urbanismo. Nesse sentido, o estudo visa compreender os significados do imaginário coletivo no projeto de urbanismo idealizado para a cidade e como as trajetórias vivenciadas, modelizadas a partir do uso da sociedade, são apreendidas no espaço urbano. Diante disso, delineamos sobre o contexto histórico da cidade de Brasília e desenvolvemos cartografias das trajetórias urbanas e humanas, caminhos urbanizados em confronto com os caminhos vividos no cotidiano das pessoas acerca da rodoviária do Plano Piloto. A leitura do espaço urbano foi elaborada a partir da observação direta, pesquisa bibliográfica e documental, e realização de entrevistas a fim de elaborar mapas, diagramas e cartografias por meio de narrativas urbanas, que foram capazes de captar as sensibilidades e emoções dos indivíduos ao transitarem pela cidade. As narrativas produziram signos relacionados às trajetórias apreendidas, em que foram categorizados e analisados no presente estudo como aspectos do espaço urbano a partir das dimensões espaciais e temporais sob olhar o semiótico da cidade. A geografia social, os imaginários urbanos e a análise dos signos foram as questões primordiais para a apreensão do espaço público. As bases teóricas condutoras para o estudo foram Lucrécia D'Aléssio Ferrara e Milton Santos. Kevin Lynch e Armando Silva contribuíram com o processo metodológico da pesquisa e assim, as narrativas produziram significados representativos na produção das cartografias sensíveis, com foco na percepção coletiva, a partir do uso da cidade.

Palavras-chaves: Espaços públicos, território, semiótica da cidade, cartografias urbanas e Brasília.

ABSTRACT

Brasilia, a territory that fills the geographic center of the country, is in an area under historical protection that expanded beyond its specific initial condition present in the city's plan. The Metropolitan center concentrates most of the jobs and movement of services and people. The road station is configured in this center with its multiple functions, multimodal stations, amusement sector and services, located at the intersection point, the central axis of the city. This receives strong pressure under its infrastructure in which it is capable of performing the role of architecture, but also urbanism. In this sense, the study aims to understand the meanings of the collective imaginary in the project of urbanism conceived for the city and how the trajectories experienced, modeled from the use of society, are apprehended in the urban space. Given this, we outline the historical context of the city of Brasilia and develop cartographies of urban and human trajectories, urbanized paths in confrontation with the paths experienced in the daily lives of people about the bus station of the pilot plan. The reading of the urban space was elaborated from direct observation, bibliographic and documentary research, and conducting interviews in order to elaborate maps, diagrams and cartographies through urban narratives, which were able to capture the sensitivities and emotions of individuals as they transit through the city. The narratives produced signs related to the trajectories apprehended, in which they were categorized and analyzed in the present study as aspects of the urban space from the spatial and temporal dimensions under the semiotic view of the city. The social geography, the urban imaginaries and the analysis of the signs were the main issues for the apprehension of the public space. The theoretical bases conducive for the study were Lucrecia D' Aléssio Ferrara and Milton Santos. Kevin Lynch and Armando Silva contributed to the methodological process of the research and thus, the narratives produced representative meanings in the production of sensitive cartographies, focusing on collective perception, from the use of the city.

Keywords: Public spaces, territory, semiotics of the city, urban cartographies and Brasilia.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
1.1	CONTEXTUALIZAÇÃO E FORMULAÇÃO DO PROBLEMA	12
1.2	HIPÓTESE	15
1.3	Objetivos	15
1.4	METODOLOGIA	16
2	BRASÍLIA: CONTEXTO HISTÓRICO	19
2.1	Idealização da cidade	20
3	ASPECTOS ESPACIAIS E SEMIÓTICOS NOS ARREDORES DA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO ...	34
3.1	Signos do espaço urbano	35
3.2	Aspectos da Rodoviária: Trajetórias no tempo e no espaço	39
4	CARTOGRAFIAS URBANAS	47
4.1	Rodoviária: Urbanismo x Cidade	50
4.2	Caminhos humanos: Narrativas urbanas	53
4.2.1	Registro fotográfico: rastros e marcas no espaço	68
5	ANÁLISE SEMIÓTICA E MORFOLÓGICA	74
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	79
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	83
	ANEXOS	85
	ANEXO 1: FORMULÁRIO	85

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Esquema metodológico. Fonte: Criação da própria autora.	16
Figura 2: Projeto Lúcio Costa para o Plano Piloto de Brasília. Fonte: ArPDF – Arquivo Público do Distrito Federal.....	20
Figura 3: Idealização da nova capital em diferentes momentos históricos. Interpretação do livro: De nova Lisboa a Brasília, Laurent Vidal Fonte: Criação da própria autora.	22
Figura 4: Projetos idealizados: De Nova Lisboa a Brasília. Fonte: Criação da própria autora.....	22
Figura 5: Plano de Cidade Pedrália (Menezes Palmiro - 1822). Fonte: De nova Lisboa a Brasília, Laurent Vidal.	23
Figura 6: Os membros da Comissão Cruls (Luis Cruls - 1894). Fonte: De nova Lisboa a Brasília, Laurent Vidal, p. 113.	25
Figura 7: Mapa do Distrito Federal estabelecido pela Comissão Cruls (1895). Fonte: De nova Lisboa a Brasília, Laurent Vidal, p. 115.....	26
Figura 8: Plano de Vera Cruz, proposto pela Comissão Pessoa (1955). Fonte: De nova Lisboa a Brasília, Laurent Vidal, p. 176.....	28
Figura 9: Mapa das escalas predominantes. Fonte: Brasília: 1960 – 2010: passado, presente e futuro, Francisco Leitão, p. 90.....	30
Figura 10: Ponto de cruzamento – Eixo Rodoviário e Eixo Monumental. Fonte: ArPDF – Arquivo Público do Distrito Federal.....	39
Figura 11: Ponto de cruzamento (1) – Croquis Lúcio Costa (1957) Fonte: ArPDF – Arquivo Público do Distrito Federal.....	40
Figura 12: Sessões do formulário: estrutura, indivíduo e tempo. Fonte: Criação da própria autora.	49
Figura 13: Delimitação dos vazios urbanos para análise das trajetórias. Fonte: Criação da própria autora.....	50
Figura 14: Cruzamentos no espaço urbano. Fonte: própria autora.....	51
Figura 15: Rastros percebidos no espaço. Fonte: Google Maps, 2018.	54
Figura 16: Cartografia Urbana. Fonte: Sisduc/Segeth.....	55
Figura 17: Mapeamento da mobilidade local. Fonte: Criação da própria autora.....	56
Figura 18: Delimitação do território. Fonte: Criação da própria autora.	57
Figura 19: Rastros percebidos no espaço, demarcação das trajetórias. Fonte: Criação da própria autora.....	58
Figura 20: Trajetória da torre. Fonte: Criação da própria autora.	60
Figura 21: Trajetória do espaço. Fonte: Criação da própria autora.	61
Figura 22: Trajetória das árvores. Fonte: Criação da própria autora.....	62
Figura 23: Trajetória dos pássaros. Fonte: Criação da própria autora.....	64
Figura 24: Trajetória da amplitude. Fonte: Criação da própria autora.	65
Figura 25: Sobreposição das narrativas. Fonte: Criação da própria autora.....	67
Figura 26: Rastros em direção à Rodoviária do Plano Piloto. Fonte: Registro da própria autora. ..	68
Figura 27: Sinuosidade das ciclovias, terreno acidentado – sentido Oeste. Fonte: Registro da própria autora.	69
Figura 28: Rastros no espaço urbano – sentido Leste. Fonte: Registro da própria autora.....	70
Figura 29: Eixos de interseção na paisagem. Fonte: Registro da própria autora.....	71
Figura 30: Ciclovias delimitadas por árvores. Fonte: Registro da própria autora.....	72

Figura 31: Rastros percebidos no espaço. Fonte: Registro da própria autora.....	73
Figura 32: Mapeamento das trajetórias: conexão da mobilidade local . Fonte: Produção da própria autora.....	74
Figura 33: Categorização das cartografias. Fonte: Produção da própria autora.	75
Figura 34: Categorias de observação: significados subjetivos. Fonte: Produção da própria autora.	76
Figura 35: Cartografias sensíveis: vídeo. Fonte: https://youtu.be/XtpDQ5l2qW0	77
Figura 36: Cartografias sensíveis: exposição. Fonte: Registro da própria autora.....	81

1 INTRODUÇÃO

Cidades se apresentam como as traduções das representações sociais, espaços produzidos e traduzidos historicamente ao longo do tempo e do espaço. Os espaços são apropriados pela população, na qual é capaz de exercer nova função e novas práticas sociais. Nesse sentido, a cidade traduz modos de vida, expressões poéticas, sistemas de significados e transformações de uso no espaço. A cidade se apresenta como mediação da realidade, percebida ao longo dos anos diante das condições de modernização.

A cada período da história, enfrentamos as condições de modernização e a somos levados a refletir sobre as estruturas políticas e sociais relacionadas as características transformadoras das cidades. O contexto socioeconômico que permeia os ambientes construídos foi ressaltado na pesquisa, levando em consideração os aspectos que se relacionam com a transformação espacial das cidades, em que dispõe de atividades relacionadas ao fluxo de informações, capital e pessoas. A configuração espacial dessas cidades contemporâneas implica uma nova realidade e uma nova sociedade. Nesta investigação compreendemos Brasília como parte do território que preenche o centro geográfico do país, situado em uma área sob proteção histórica que expandiu além de sua condição inicial específica presente em seu projeto urbanístico. A presente pesquisa nasce inicialmente da observação de que determinados processos e acontecimentos no centro de Brasília podem modificar os modos de se caminhar, ver e se apropriar da cidade.

Nomeado como Plano Piloto, já no projeto de Lúcio Costa (1957), o centro metropolitano concentra a maioria dos empregos e movimentação de serviços e pessoas. Dentro dele a rodoviária se configura como espaço de múltiplas funções, estação multimodal, fluxos, setor de diversões e serviços, situada no ponto de interseção, o eixo central da cidade. Pode-se ler a Rodoviária como um ponto central que recebe forte pressão sob sua infraestrutura pois, ao mesmo tempo em que é capaz de exercer uma assinatura arquitetônica própria do modernismo, ela também exerce uma função que organiza fluxos urbanos, dialogando com o trânsito de pessoas, sistemas modais de transporte, espaços de diversão e comércio.

Nesse sentido, o estudo visa compreender os significados do imaginário coletivo no projeto de urbanismo idealizado para a cidade e como as trajetórias vivenciadas, modelizadas a partir do uso da sociedade, são apreendidas no espaço urbano.

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO E FORMULAÇÃO DO PROBLEMA

Do final do século XIX em diante a cidade se torna cada vez mais complexa¹ representada por um sistema composto de muitos elementos, camadas e estruturas, cujas interrelações condicionam e redefinem continuamente o funcionamento do todo, assim definida também por Milton Santos (1994). A complexidade pode ser compreendida por meio das interações entre os diversos atores que participam do processo histórico da construção da cidade como designers, arquitetos e usuários das suas mais diversas dimensões. Torna-se o próprio tecido de eventos, ações, relações, retroações, determinações e acasos que compõem o mundo e as cidades.

Nesse contexto, cidades são pontos de discussão devido sua complexidade, representada a partir de sua imagem e significados, pode ser vista como artefato e espaço produzido historicamente por forças econômicas, territoriais, políticas, sociais, especulativas e culturais. Todos os espaços, estruturas, objetos, equipamentos presentes no território, foram produzidos e apropriados socialmente, ao qual lhe é imposto função, forma e sentido. O funcionamento das cidades vai além das configurações e práticas impostas já que as práticas sociais é que produzem sua representação (FERRAZ; SANTOS, 2018). A cidade se apresenta como mediação das representações por traduzirem modos de vida, relações de poder, evoluções tecnológicas, expressões poéticas, sistemas de signos e transformações de uso no espaço (CAMARA; SANTOS, 2017, p.7).

Se na primeira metade do século XX, a prática urbanística percorria o zoneamento funcional e a hierarquia do espaço pela mobilidade do automóvel, muitas vezes de cunho estatal, a contemporaneidade assiste a um controle velado do espaço, com a inserção de elementos padrões, justapostos entre os tecidos urbanos históricos, resultando numa configuração espacial de escala planetária, tateada por uma rede de fluxos e fixos (SANTOS, 1994). Santos (1994) reflete acerca do contexto socioeconômico que permeia os ambientes construídos, ressaltando os aspectos da globalização na transformação espacial das cidades que dispõe de atividades relacionadas ao fluxo de informações, capital e pessoas. A configuração espacial dessas cidades contemporâneas implica uma nova realidade e uma nova sociedade diferente daquela consolidada no período industrial.

¹ Existe a complexidade, de fato, quando os componentes que constituem um todo (como o econômico, o político, o sociológico, o psicológico, o afetivo, o mitológico) são inseparáveis e existe um tecido interdependente, interativo e interretroativo entre as partes e o todo, o todo e as partes (MORIN, 2000).

A cidade contemporânea, em função da contextualização socioeconômica verificada nas últimas décadas, torna-se cada vez mais fragmentada, dispersa, pulverizada e difusa. Em *Natureza do espaço*, Milton Santos (1994) parte da teoria de que há uma divisão territorial do trabalho, com a distribuição dos espaços, em vista da localização de diversos elementos da paisagem. O autor considera a questão do ambiente construído como uma forma de captar o processo social. Ou seja, o processo social deixa heranças no espaço construído, o que constitui uma ação para novas práticas.

O que na paisagem atual, representa um tempo do passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento. Chamemos rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares (SANTOS, 1994, p. 92).

As rugosidades, apresentadas pelo autor, se apresentam como as transformações solidificadas, como por exemplo, os caminhos institucionalizados oriundos, por sua vez, dos caminhos traçados pelos passantes nos gramados da Esplanada dos Ministérios. Neles observa-se a transformação do espaço ocorrida ao longo do tempo como resultado dos usos e pertencimentos, conforme trataremos nos capítulos IV e V.

Planejada a partir dos traços do urbanista Lúcio Costa e implantada no governo de Juscelino, Brasília nasce, entre os anos de 1957 e 1960, concebida a partir de propósitos sociais, políticos e funcionais carregados de símbolos e intenções. Ao se constituir a partir do modernismo, comparece no cenário do desenvolvimento urbano do século XX, como uma das mais significativas realizações que despertam o interesse em analisar e discutir sobre os desdobramentos que a construção provocou na história. A cidade costuma ser referenciada como representação de um modelo de modernidade urbana, entretanto, seus vazios públicos carecem de interação e permanência de seus habitantes, havendo a necessidade da atuação do design integrando seus registros interdisciplinares, introduzindo estudos que abordam a necessidade de grupos sociais em forma de produtos, sistemas, infraestrutura ou serviços.

No final do século XX, as cidades passaram por um crescimento urbano explosivo, consequência da forte migração para os centros urbanos. Pequenas cidades foram constituídas ao redor de Brasília desde sua inauguração, de forma que sua história não caminhou de modo linear (COSTA, e BARROSO, 2015, p. 38). Múltiplas culturas se juntavam no espaço migrante da nova capital e novos processos culturais foram produzidos

na articulação dessas diferenças culturais oportunizando a reconstrução das identidades dos imigrantes, bem como práticas de colaboração e contestação (BHABHA, 2001, p. 20).

Assim, existem inúmeras cidades dentro de um mesmo espaço urbano (CERTEAU, 1990, p. 12). Diante disso, transformações substanciais a nível econômico, social, cultural e tecnológico, se apresentaram no contexto das cidades, como o aumento da desigualdade social e do desemprego, alterações no ecossistema terrestre, catástrofes ambientais, aumento da poluição e escassez de recursos. As oportunidades que inevitavelmente surgem nesse contexto se refletem na concepção e estruturação de espaços públicos urbanos.

Brasília, território que engloba uma área sob proteção histórica configura-se como um aglomerado urbano que extrapolou sua condição específica de capital administrativa e, a cada dia, torna-se o centro metropolitano de uma região geoeconômica heterogênea e de grande precariedade social. O Plano Piloto de Brasília concentra a maioria dos serviços públicos, dos empregos e dos investimentos, embora abrigue apenas 9,6% da população do Distrito Federal (CODEPLAN, 2003). Esse processo de periferação produz forte pressão sobre a estrutura do Plano Piloto (LEITÃO, 2019: 223), principalmente da rodoviária, que recebe a população que vive no entorno e traz consigo uma enorme capacidade transformadora. Inaugurada em setembro de 1960, a estação rodoviária é reconhecida por seus simbolismos, abriga populações humildes e representa a dimensão mais cotidiana da cidade. Ocupa o local simbólico da conexão e articulação de todas as Brasília em uma só, no centro geográfico da cidade.

Os percursos cotidianos são percebidos tanto pelos congestionamentos das vias de alta velocidade entre os dispersos núcleos urbanos e a área central da capital, como pelos amplos gramados da Esplanada dos Ministérios em direção à rodoviária. A rodoviária torna-se, então, não somente o ponto de cruzamento do Eixo Rodoviário e Monumental, mas também o cruzamento dessas diversas Brasília em seu entorno. Com múltiplas funções, a rodoviária preenche o centro do território da cidade, além de ser arquitetura, é também urbanismo. A plataforma é um projeto complexo e mutante, transfigura-se em Eixão, mistura-se com Eixo Monumental, representa uma estação de ônibus com fluxos intensos de passageiros, pode ser vista como centro de diversões, como setor de serviços, como shopping center ou como estação de metrô.

A busca pelos rastros deixados nas trajetórias humanas em confronto com as trajetórias urbanizadas e planejadas demonstra como o urbanismo idealizado da cidade pode ser modificado a partir do uso da sociedade que apreende o espaço.

Os rastros observados foram pontos de partida para leitura do espaço e elaboração de cartografias urbanas a partir das narrativas. As possibilidades de percursos narrados foram mapeadas a partir da observação dos rastros e das entrevistas, resultante das categorias de observação. Nesse contexto, surge a indagação, como as experiências cotidianas no espaço público são capazes de modificar o desenho urbano de Brasília, construindo uma nova dimensão estética sobre a cidade?

Assim, análises morfológicas e semióticas sobre as representações dos rastros produziram significados nas cartografias sobre os caminhos dos passantes. Esses caminhos, que receberam o nome de trajetórias humanas e urbanas, foram mapeados e representados no território a partir da apreensão dos próprios passantes. Os passantes, são caracterizados no presente estudo como indivíduos que apreendem a cidade e modelizam o espaço a partir do uso, ocupação e apropriação do território.

1.2 HIPÓTESE

Adota-se nesta dissertação a hipótese de que: a setorização presente no planejamento urbano de Brasília e a infraestrutura existente da cidade reflete no uso do espaço urbano. Essa relação parte da observação sobre as trajetórias realizadas pela sociedade, e da compreensão de que os caminhos vividos pelos usuários da Rodoviária do Plano Piloto são modelizados a partir do funcionamento e características transformadoras da cidade. Ao final da pesquisa verificaremos como a hipótese proposta se efetiva ou não a partir das análises morfológica e semiótica do corpus investigado.

1.3 OBJETIVOS

O objetivo geral da pesquisa é analisar morfológica e semioticamente os índices espaciais e, a partir desses signos elaborar cartografias urbanas e diagramas relacionados às trajetórias vivenciadas por usuários da Rodoviária e seu entorno no Plano Piloto, cidade de Brasília.

Os objetivos específicos da pesquisa se compõem em delinear sobre o contexto histórico de Brasília; analisar os aspectos da rodoviária a partir das dimensões espaciais e temporais; cartografar as trajetórias urbanas e humanas, as planejadas, urbanizadas, em

confronto com as vivenciadas, utilizadas pelas pessoas no entorno da Rodoviária do Plano Piloto, a partir dos rastros deixados pela sociedade no espaço público de Brasília.

1.4 METODOLOGIA

As etapas metodológicas desta pesquisa foram constituídas a partir da pesquisa bibliográfica, observação do território, análise morfológica e semiótica e da elaboração de mapas, diagramas e cartografias. Para melhor entendimento das etapas da pesquisa, propomos o diagrama abaixo (Figura 1):

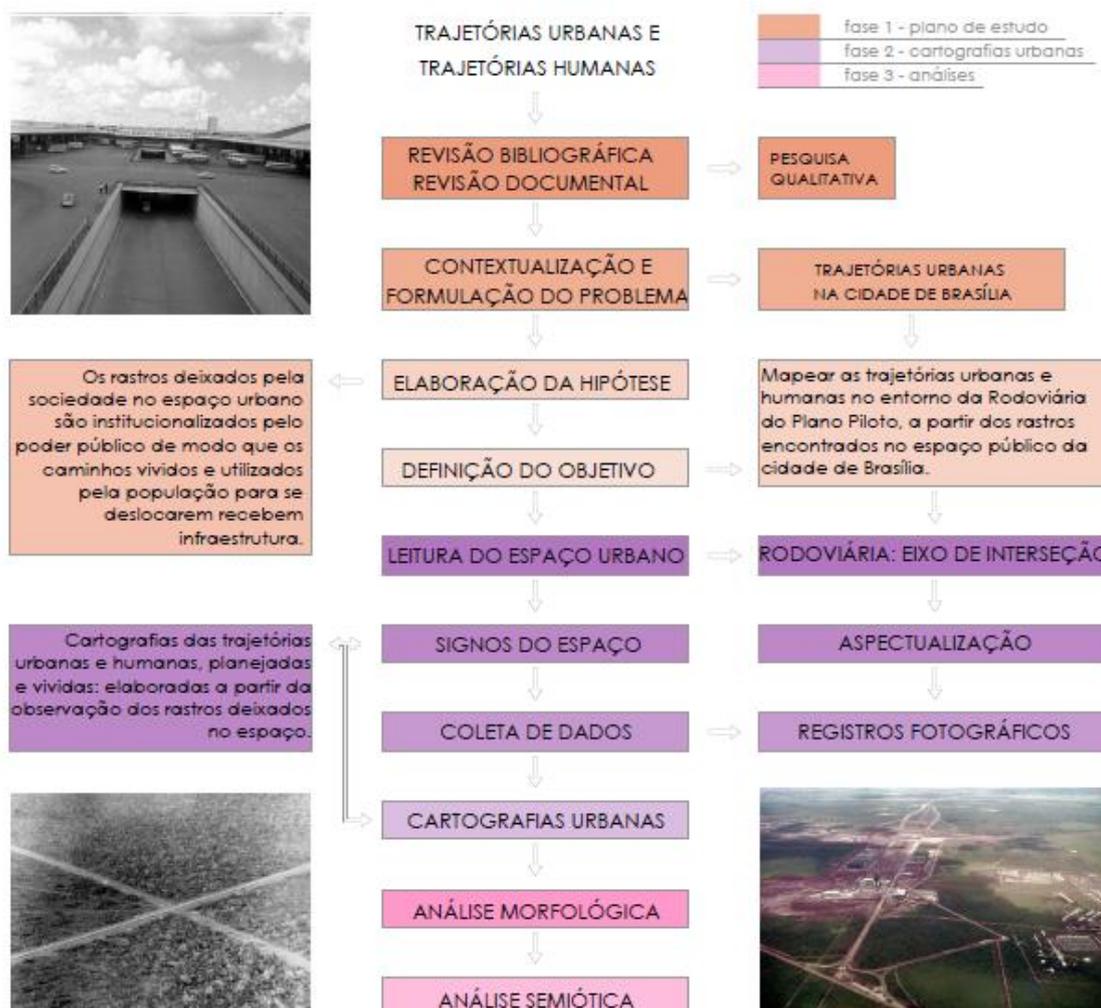


Figura 1: Esquema metodológico.
Fonte: Criação da própria autora.

A primeira fase foi a determinação da questão norteadora da pesquisa, definição dos objetivos, pesquisa bibliográfica e documental. Na segunda fase, foram mapeadas as trajetórias urbanas e humanas a partir dos rastros deixados no espaço por meio de sua representação em cartografias.

As cartografias sensíveis foram produzidas a partir das narrativas das pessoas ao contarem como permeiam esse espaço e das sensações envolvidas ao realizarem seus deslocamentos. A terceira etapa da pesquisa compõe a análise dos dados coletados, a interpretação dos significados representativos nas cartografias produzidas por meio das narrativas urbanas.

As narrativas foram produzidas a partir das entrevistas, a fim de compreender as sensibilidades individuais representadas nas trajetórias vivenciadas por indivíduos e/ou grupos de indivíduos. Com finalidade de representação dos caminhos humanos e das relações entre território e cidade, planejamento e vivência, abordamos a metodologia de Armando Silva (2004) para captar a cidade subjetiva e as variadas narrativas urbanas. Com enfoque na teoria do autor, e do urbanismo de percepção coletiva, foi possível elaborar o formulário, presente neste documento, (Anexo I) para a pesquisa de campo.

O formulário se propõe a compreender a relação entre cidade (estrutura oferecida ao indivíduo), as representações sociais e heranças históricas no território (representações sociais dos indivíduos entrevistados), e por fim, os desdobramentos históricos desse território (transformações ao longo do tempo). Na pesquisa de campo, foram observados e registrados os pontos de convergência entre as ruas, os caminhos, as ciclovias, os marcos e as intervenções percebidas e realizadas pelos indivíduos, além do mapeamento da estrutura local e dos elementos que delimitam o território estudado. A produção de um vídeo, com a sobreposição de vozes e a constante circulação dos entrevistados no local, simplifica a construção e animação dos caminhos, apreensões e emoções, dando vida à representação social e histórica dos passantes. As cartografias receberam nomenclaturas dadas de acordo com as categorias de observação: trajetórias dos pássaros, das árvores, da amplitude, do espaço e da torre. Essa categorização surgiu a partir dos dados obtidos nas entrevistas e da interpretação e análises elaboradas. Nesse contexto, as cartografias urbanas remetem a elaboração dos signos cartográficos perceptíveis a partir da estrutura, cidade e identidade, indivíduo, no qual constitui a imaginabilidade do ambiente construído.

A pesquisa de base bibliográfica conduziu-nos inicialmente para três questões primordiais no estudo da cidade: a geografia social, os imaginários urbanos e a análise dos signos que compõe esse espaço. Ao introduzirmos o pensamento semiótico buscamos as definições conceituais encontradas em Charles Sanders Peirce e Lúcia Santaella.

Posteriormente foram oportunos conceitos como modelização, definido por Iuri Lotman, aspectualização temporal e espacial definida por Algirdas Julien Greimas e, por fim, a própria semiótica espacial presente nos estudos de Lucrécia D'Aléssio Ferrara. Como aplicação sobre espaço urbano, territórios e seus imaginários foi elegido o trabalho do professor Armando Silva, que vem desenvolvendo uma ampla cartografia dos imaginários urbanos no mundo. Já no campo da geografia social trabalhamos com David Harvey e Milton Santos.

A fim de maior compreensão por parte do leitor das etapas abordadas nesta dissertação organizamos o texto da seguinte forma:

No capítulo I foram abordados o levantamento histórico necessário para compreender a implantação da cidade de Brasília como capital do território nacional, incluem-se nesta etapa as diversas abordagens que a criação teve ao longo do tempo desde o segundo império até a leitura mais contemporânea sobre o projeto da cidade, resultado de tal implantação;

No capítulo II foram levantados os conceitos básicos de semiótica necessários para a realização da análise e a compreensão de textos aplicados da semiótica espacial. Entende-se que a fundamentação semiótica exige uma introdução necessária aos leitores do campo de design e arquitetura que por ventura tenham contato com esta investigação;

No capítulo III aprofundamos o estudo morfológico e semiótico do espaço e do tempo. Tal aprofundamento tem por objetivo avançar no conhecimento dos conceitos relacionados às nomeclaturas que serão utilizadas no capítulo IV e V, bem como a abordagem mais específica da semiótica incluindo os conceitos de aspectualização, semiótica espacial e modelização de linguagens;

Por fim nos capítulos IV e V nos atemos a elaboração de instrumental metodológico necessário para a construção das cartografias e infografias desta dissertação. Além disso, procuramos nos apropriar dos conceitos estudados nos capítulos II e III e, com base neles, construir a análise semiótica proposta.

Concluimos a presente investigação entendendo que tal estudo é o primeiro passo de muitos que podem ser dados para um entendimento da cidade de Brasília para além da questão arquitetônica e a caminho da compreensão dos aspectos humanos.

2 BRASÍLIA: CONTEXTO HISTÓRICO

O levantamento histórico da cidade Brasília foi abordado neste capítulo para compreensão dos processos e acontecimentos sobre os modos de se apropriar da cidade a partir dos desdobramentos que sua criação teve ao longo do tempo.

Desde o segundo império, muitos foram os projetos para a construção de uma cidade para ser a capital do Brasil. O projeto da cidade, construído no campo da história urbana, deposita diversas questões e ambições de cunho político e social sobre a idealização da cidade.

A cada período da história, a sociedade é levada a compreender as condições de modernização e a refletir sobre as estruturas políticas e sociais relacionadas as características transformadoras das cidades. Aprofundamos sobre os aspectos envolvidos na criação da capital, como por exemplo, aspectos relacionados ao projeto da capital, ao projeto da cidade e ao projeto de uma sociedade.

O projeto da capital foi pensado, desde os anos 1808, para a transferência geopolítica e sua significação relacionadas a essa transferência. O projeto da cidade se relaciona a Brasília como a construção de uma cidade nova, que recebeu diversos nomes ao longo da história. E o projeto de uma sociedade que se relaciona com a ideia do Brasil moderno.

Os diversos estudos sobre os projetos e nomes de cidade para a capital foram abordados no capítulo; imagens dos projetos e a representação de seus momentos históricos a partir de uma linha do tempo exemplifica como foi parte do processo até sua construção. Os projetos idealizados para a cidade foram necessários para o presente estudo, assim se deu a compreensão dos momentos políticos e históricos, das intenções modernistas para o projeto, e as questões sociais relacionadas a essa transferência geopolítica.

2.1 Idealização da cidade

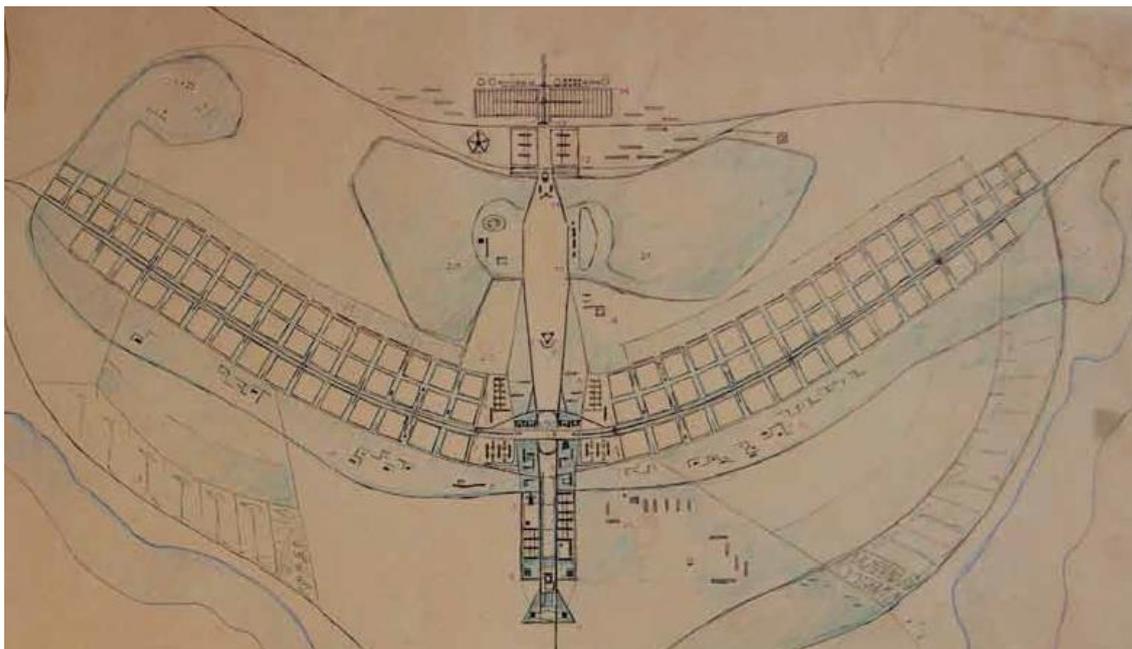


Figura 2: Projeto Lúcio Costa para o Plano Piloto de Brasília.
Fonte: ArPDF – Arquivo Público do Distrito Federal.

Como conceber a cidade se ela ainda não existe? A cidade como elemento que toma forma sem aderir a um espaço, território, sem acolher suas comunidades, sua cultura e a sua diversidade de pessoas. A história urbana e os projetos de cidades idealizadas e cidades utópicas saem das pranchetas e vivem o cotidiano (VIDAL, 2009).

“Ela deve ser concebida não como simples organismo capaz de preencher satisfatoriamente e sem esforço as funções vitais próprias de uma cidade moderna qualquer, não apenas como *urbs*, mas como *civitas*, possuidora dos atributos inerentes a uma capital” (Lucio Costa, 1957).

Brasília sucede a cidade do Rio de Janeiro como nova capital do Brasil em 21 de abril de 1960. Porém, o ano de decisão da transferência ocorreu no governo de Juscelino Kubitschek, em 1957 (VIDAL, 2009). A transferência da capital deposita questões estéticas, técnicas, ideias filosóficas e culturais, de ambições de cunho político e social sobre o projeto da cidade dentro do contexto urbano.

“Não se pode pensar ruas, praças, avenidas, passeios, casas ou prédios como elementos autônomos, mas como fatores de um conjunto; a cidade é resultado da atividade do conjunto que dinamiza suas estruturas, e se denomina contexto urbano” (FERRARA. 1981. p.119).

Como esse objeto construído e idealizado nesse campo da história urbana, pode privilegiar sociedades e comportamentos em meio urbano? Nesse contexto surge a importância de conhecer o estado de uma sociedade, suas ambições, suas angústias, capacidades e sensibilidades. O projeto da cidade, como na cidade de Brasília, uma nova

cidade, foi estabelecida uma relação de referência, cidade real que geralmente pode se constituir como uma antítese da cidade projetada. O projeto é concebido como intenção política, social e artística e deve ser, portanto, analisado no contexto de sua urbanização, relacionando o projeto da cidade com a sociedade que o prefigura a partir de sua história. Contrapondo-se ao projeto, a ideia de projeto é filosófica, simbólica, utópica e popular concebendo relações com a totalidade da cidade. Embora esses dois conceitos de ideia e projeto de cidade sejam distintos, eles possuem uma relação evidente.

O cruzamento contínuo entre esses dois pontos de referência constitui a verdadeira trama da história de nossas cidades: estas podem ser interpretadas como o resultado de uma estratificação extremamente complexa e articulada de projetos sucessivos, e igualmente como sendo depositários de um patrimônio de ideias específicas, embora muito mais difícil de ser identificado. Se fosse necessário resumir o processo que aconteceu desde a Idade Média até os nossos dias, ficaríamos tentados a ver uma progressiva atenuação do componente ideal e um progressivo reforço do componente relativo ao projeto (GUIDONI. 1984. p. 96).

A partir da interpretação sobre o conceito de ideia e projeto de cidade, as cidades são compreendidas pelo autor como resultado de projetos sucessivos e, igualmente como patrimônio de ideias específicas. No sentido de compreender a relação entre ideia e projeto da cidade, acreditamos que Brasília merece atenção sobre seu patrimônio, por constituir um conjunto de ideias específicas sobre a cidade desde seus diferentes projetos. Assim, buscamos compreender as idealizações sobre a cidade e os sucessivos projetos que se deram ao longo da história.

Há mais de um século e meio, muitos foram os projetos de construção de uma cidade nova para ser a capital do Brasil. O primeiro projeto foi pensado entre 1808 e 1821, na presença do rei de Portugal Dom João VI no Brasil; o segundo projeto foi elaborado durante o período da Independência, com apoio de José Bonifácio (1821-1824); ainda, outro projeto elaborado durante o Império, surge diante da figura de Francisco de Adolfo de Varnhagen entre os anos de 1839 e 1878; entre os anos de 1889 e 1904, deu-se início a República e a idealização do projeto para a nova capital foi tomado; os anos 1930 e 1955 foram os anos de maior atenção ao processo, marcada pela fase histórica do Estado Novo e depois da Nova República. Finalmente, o projeto que deu à luz a cidade de Brasília, foi executado entre os anos de 1957 e 1960 no governo de Juscelino Kubitschek. Os momentos históricos para a construção da cidade nova, idealizada para se tornar a capital do Brasil, estão representados na linha do tempo abaixo (Figura 3).



Figura 3: Idealização da nova capital em diferentes momentos históricos.
 Interpretação do livro: De nova Lisboa a Brasília, Laurent Vidal
 Fonte: Criação da própria autora.

Seis contextos históricos diferentes, com seis nomes de cidade (Nova Lisboa, Cidade Pedrália, Imperatória, Tiradentes, Vera Cruz e Brasília) todas possuem em sua idealização, ambições políticas e sociais próprias.

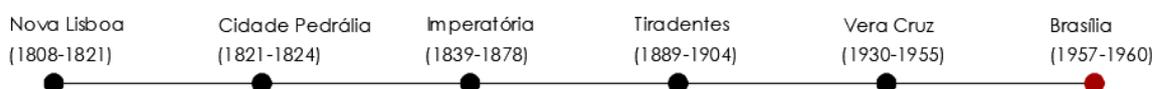


Figura 4: Projetos idealizados: De Nova Lisboa a Brasília.
 Fonte: Criação da própria autora.

Vidal (2009), em seu livro, De Nova Lisboa a Brasília, faz uma reflexão sobre a cidade e sobre o projeto da cidade, explica sobre a formulação sistemática que há no projeto de uma cidade nova, com particularidade em Brasília, já que o intuito da construção da cidade era constituir a sede da capital. A característica marcante desse momento histórico é a grande ruptura social e cultural que une a sociedade e identidades de pessoas migrantes que vêm de diversas partes do país, suas novas realidades passam a ser questionadas em torno da vivência em um Brasil moderno.

A cada período marcante de sua história, a sociedade brasileira foi levada a se pensar novamente no tecido que articula a sociedade civil e o Estado, a compreender as condições de modernização da sociedade nacional, a refletir sobre os meios que permitem coordenar as estruturas sociais, políticas e tipos de organização econômica, ou seja, sondar as potencialidades do Brasil moderno (IANNI. 1922. p.24).

O projeto de Brasília, segundo Vidal (2009, p.18), possui três aspectos ligados a criação da nova capital, sendo eles: o projeto da capital (a transferência em si e sua significação geopolítica); o projeto da cidade (a construção de uma cidade nova); o projeto de uma sociedade (a ideia desse Brasil moderno).

Alguns projetos idealizados para a cidade serão apresentados a seguir com intuito em representar os momentos históricos, as intenções modernistas para o projeto e as questões sociais relacionadas a essa transferência geopolítica.

Nesse sentido, novas idealizações e projetos para a cidade de Brasília ganharam consistência. Medidas políticas de Dom Pedro I, comandavam ordens escravocratas, além de um modelo econômico agroexportador que não permitiam ao Brasil, mesmo depois de dezoito anos de Independência, sua demarcação no território.

Em julho de 1840, o jovem imperador Dom Pedro II, brasileiro, com 14 anos de idade, assumiu o trono. As expectativas giravam em torno de um projeto nacional que legitimasse a existência de um Brasil independente, um projeto de modernização das estruturas econômicas e sociais (VIDAL, 2009, p.81). O novo projeto de cidade resume seu conteúdo ideológico por uma dimensão prática da situação da capital, como uma ação modernizadora e a definição da identidade nacional. A ideia nacional da cidade surge em meados do século XIX, onde o Brasil vivia um contexto de recomposição das atividades econômicas e sociais, há uma acentuação das características capitalistas e as atividades urbanas assumem novo papel em sua produção. Assim, a cidade impõe condições de mudança, não funciona como entidade autônoma, mas como uma civilização (VIDAL, 2009).

Adolfo de Varnhagen, historiador e diplomata, enxergava virtudes em posicionar o território da capital em posição central no país. Sua posição era ditada pelo realismo político quanto à identidade brasileira a serviço da política imperial. Varnhagen concebe o urbanismo da cidade Imperatória em 1849, a partir da criação de um modelo de organização urbana adaptadas às exigências da vida na cidade moderna. A cidade, nesse sentido, aparece como corpo estranho à nação, como inter-relações e misturas de populações, difundida na fase do modernismo e do progresso para o qual a República visa anos depois.

Luis Cruls, engenheiro civil de origem belga, fazia parte dos 22 membros da Comissão Cruls, dada pela exploração do Planalto Central do Brasil. A Comissão delimitou uma área de 14 mil km² para instalação do novo Distrito Federal. Os trabalhos duraram de 1892 a 1894.

O segundo momento de pesquisa enfrentando pela Comissão foi selecionar na zona demarcada, o melhor local para o território nacional se estabelecer como capital (1894-1895).

A Comissão cumpriu duas tarefas: delimitar a situação ou posição, e o sítio da futura capital.

A topografia da maior parte da zona demarcada, onde se encontram planícies, entrecortadas de depressões pouco consideráveis com declividades suaves, se presta admiravelmente para a edificação de uma grande cidade. Atendendo às condições estéticas que se devem ter em vista, como também às de salubridade, no que diz respeito ao estabelecimento dos encanamentos dos esgotos e das águas (CRULS, 1894, p.55).

Cruls, ao ser indicado a dirigir essa Comissão de Exploração, escolhe antigos aprendizes na Escola Superior de Guerra e também pessoas que faziam parte de sua equipe do Observatório Gastronômico. Os membros que compunham a equipe eram de especialidade diversas como: astrônomos, médicos, geólogos, mecânicos, um especialista em botânica, um farmacêutico e auxiliares (VIDAL, 2009).



Figura 6: Os membros da Comissão Cruls (Luis Cruls - 1894).

Fonte: De nova Lisboa a Brasília, Laurent Vidal, p. 113.

Foram percorridos 4 mil km, a cavalo, por Luis Cruls, demarcados com linhas pretas, representadas no mapa (Figura 7) abaixo:

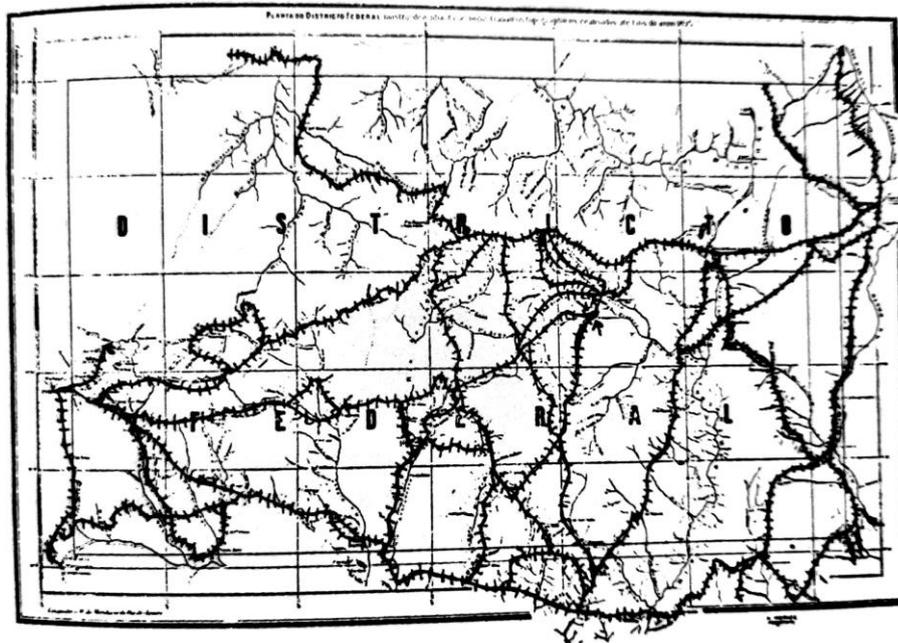


Figura 7: Mapa do Distrito Federal estabelecido pela Comissão Cruls (1895).
Fonte: De nova Lisboa a Brasília, Laurent Vidal, p. 115.

O liberalismo econômico que guiou os passos da República civil não aceitou as despesas referentes à transferência da capital. A comissão de Estudos da Nova Capital da União é oficializada em 1897. A ideia do progresso começa a ser pensada a partir da lógica do positivismo, onde deve ser proposta a melhor organização humana e assim, da cidade, sem condições aglomeradas de massa popular na qual eram vividas as grandes cidades, como o Rio de Janeiro. A harmonia, liberdade e democracia estavam ligados ao movimento moderno e à construção de uma nova cidade como um meio de corrigir falhas ou derivas da grande cidade. Em contrapartida, a identidade surge como tema em questão, as indagações giram a respeito da brasilidade dos migrantes para a nova capital. Como essa mistura de culturas de diversas partes do país, como essa relação entre cidade e campo se difundiria e seria capaz de constituir uma identidade e cultura própria para a cidade?

O advento da República coincide com o fim das certezas sobre a identidade nacional. A matriz da nação brasileira deve ser repensada na relação entre a cidade e o campo. A aceleração da urbanização e as secas repetitivas do Nordeste, provocando a formação de movimentos migratórios desde os mais afastados campos até as cidades mais modernas, são a tela de fundo dessa reflexão que não pode mais se limitar a um debate em torno de modelos teóricos. Essa suspeição contra a cidade em geral, as atividades e a mentalidade urbana em particular, constitui a tela de fundo ideológica dos debates sobre a transferência da capital e a construção de uma cidade nova no interior rural do Brasil, nesses primeiros anos de República (VIDAL, 2009, p.128).

A estratégia geopolítica do governo Vargas, nos anos 1930, girava em torno de dois princípios, a segurança nacional e a modernização das estruturas econômicas, sociais e administrativas.

Em 1934, houve uma Assembleia Constituinte com a representação de políticos e profissionais a fim de reconduzir a transferência da capital. Essa ação reforça o apoio ao liberalismo político e econômico, ao reformismo e ao direcionamento da legitimidade da nova capital para o país, um Brasil moderno, apresentada como interesse totalitário de uma nação. A tomada de poder de Getúlio Vargas enfrentou uma fase de crescimento urbano nas grandes cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, essas cidades tiveram suas populações em constante crescimento desde os anos 1890 até os anos 1940. A industrialização urbana leva a atividade produtiva a fazer parte da cidade e do cotidiano, levando a novas configurações e organizações espaciais além de transformações na estrutura social dessas cidades. Entre os anos 1930 e 1945, o poder público cria um conjunto de esferas de organização, surgem comissões, departamentos, institutos, companhias e fundações públicas, além de planos políticos, econômicos, financeiros, sociais, educativos e tecnológicos. Essas medidas governamentais tinham o propósito de instituir maior regimento a fim de coordenar as atividades produtivas. Essa doutrina geopolítica ficou conhecida como Estado Novo (1937 – 1945). A transição entre o passado colonial e o futuro moderno encontra o engajamento de arquitetos e urbanistas. O envolvimento de Oscar Niemeyer e o político Juscelino se iniciou com a construção do Bairro da Pampulha, em Belo Horizonte, no ano de 1947. Uma década depois, esse envolvimento, com a presença do urbanista Lúcio Costa, aconteceu na construção de Brasília (VIDAL, 2009).

Getúlio Vargas, reeleito a presidente em 1951, encarrega estudos finais no local para a construção da capital federal e no ano de 1954, no governo de Marechal Pessoa, comissões técnicas deram continuidade no planejamento do urbanismo e do plano da nova cidade, evidenciando os princípios a serem adotados no espaço urbano (VIDAL, 2009).

O plano de Vera Cruz (Figura 8) possui o princípio de monumentalidade, a fim de reafirmar e impor o poder da capital, uma cidade estruturada ao redor de sua zona monumental. O plano tem a capacidade de segregar claramente as zonas de poder e a zona populacional, sua malha tem influência a partir do traçado de Versalhes e das cidades coloniais barrocas, onde a característica principal é a separação das funções e o cruzamento entre dois eixos, com a formação de um centro, o centro geográfico da cidade, o centro cívico e administrativo, o centro do poder e o ponto em que ocorre o eixo de interseção da cidade. Havia o cruzamento de duas avenidas importantes para o funcionamento da cidade no plano de Vera Cruz, essas avenidas eram orientadas (Leste-Oeste e Norte-Sul), assim

como nos dias atuais obtemos essa direção da orientação solar no posicionamento das zonas da cidade, a saída norte e saída sul são direções em que as pessoas se localizam diante do território do Distrito Federal.

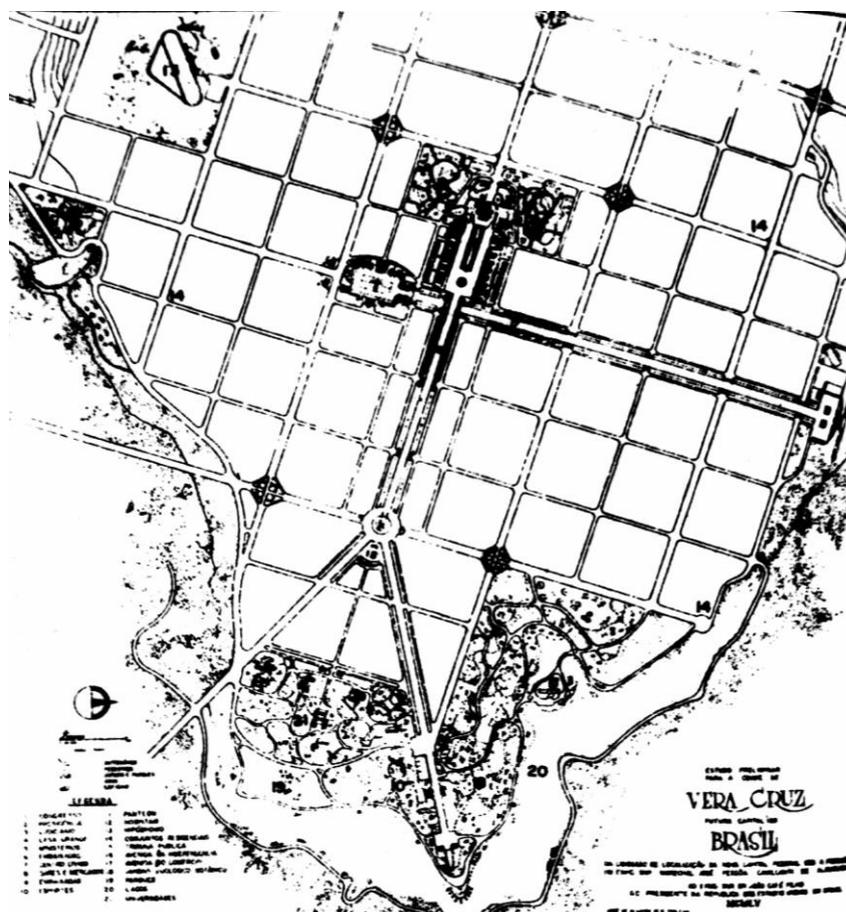


Figura 8: Plano de Vera Cruz, proposto pela Comissão Pessoa (1955).
Fonte: De nova Lisboa a Brasília, Laurent Vidal, p. 176.

O plano previa unidades de habitação e organização geral da cidade em quadras e separação das funções e exigências adaptadas à vida moderna, como a circulação livre, o lazer e conforto, de acordo com os quatro princípios da Carta de Atenas: habitar, circular, trabalhar e se divertir. Diante disso, muitos parques e jardins foram integrados ao plano da capital com intuito em suavizar o funcionalismo. A ideia do funcionalismo urbano e do dogmatismo teórico da arquitetura moderna, segundo as bases teóricas de Le Corbusier e da Carta de Atenas, reforçaram ainda mais a concretização de um país moderno. O plano urbano concebido por Le Corbusier, apresentado em 1922, possuía princípios de simetria e padronização além de meios para o funcionamento do transporte de pessoas.

Abundância em espaços verdes e luz solar fazia parte de seus ideais para garantir maior qualidade de vida aos seus moradores. O zoneamento foi planejado a partir da

divisão da cidade em zonas segregadas com implantação de áreas específicas para o desenvolvimento de cada tipologia de atividade, residencial, comercial, negócios e lazer.

O centro da cidade seria compreendido pela área de negócios, com prédios altos e padronizados. As zonas residenciais contariam com edifícios idênticos e simétricos, feitos a partir de blocos pré-fabricados, sem dispensar a implantação de parques entre esses edifícios proporcionando, assim, a maior incidência de luz natural e menor interferência de ruídos para os moradores.

Obviamente, o plano de Vera Cruz e a construção da cidade de Brasília foram exemplos de idealização da cidade que seguiram os princípios fundados por Le Corbusier, e Brasília se torna então, cidade como surgimento de suas idealizações, concebida como capital do Brasil, construída em território nacional no centro geográfico do país.

Lúcio Costa e Oscar Niemeyer implementaram a cidade seguida por princípios idealizadores apresentados, tanto de Le Corbusier e quanto os princípios estabelecidos na Carta de Atenas. A plasticidade caracteriza o conjunto arquitetônico e a capital, como símbolo do poder, é representada como monumento nessa escala, a escala monumental. Os projetos implantados possuem morfologia e estética diferentes entre si, são elementos representativos na história da cidade, que despertam sensações nas pessoas que realizam trajetórias e apreendem esse espaço. Há uma percepção de diferente escala quando comparada aos espaços residenciais, os espaços são grandiosos e a circulação é livre, há uma amplitude de gramados, os chamados vazios urbanos da esplanada dos ministérios (COSTA, 1957). No Relatório do Plano Piloto (1957), Lúcio Costa, aponta sua intenção em trazer um pouco do campo para a cidade, com a presença do projeto paisagístico: “De uma parte, técnica rodoviária; de outra, técnica paisagística de parques e jardins. Brasília, capital aérea e rodoviária; cidade-parque; sonho arquissecular do patriarca”.

Brasília compreende estruturalmente três partes entrosadas: o eixo monumental, assim chamado porque reúne os edifícios destinados ao governo e à administração; o eixo rodoviário-residencial que conduz ao centro da cidade e ao longo do qual estão dispostas as quadras residenciais; e, finalmente, sobre o cruzamento deles, a plataforma, onde foram situados, em níveis diferentes, o centro social e de diversões e a estação rodoviária, conjunto esse articulado aos setores comercial e bancário, ao setor cultural e ao setor destinado às competições esportivas (COSTA, 1962. p.306).

A escala bucólica configura todas as áreas livres, parques, jardins, cinturões verdes e gramados, bem como, as áreas não edificadas. As superquadras foram os princípios norteadores para a segregação da escala residencial, com gabarito uniforme e áreas verdes no interior das quadras (COSTA, 1957).

Diante disso, Brasília nasce segregada em quatro escalas distintas: monumental, residencial, bucólica e gregária (Figura 9).

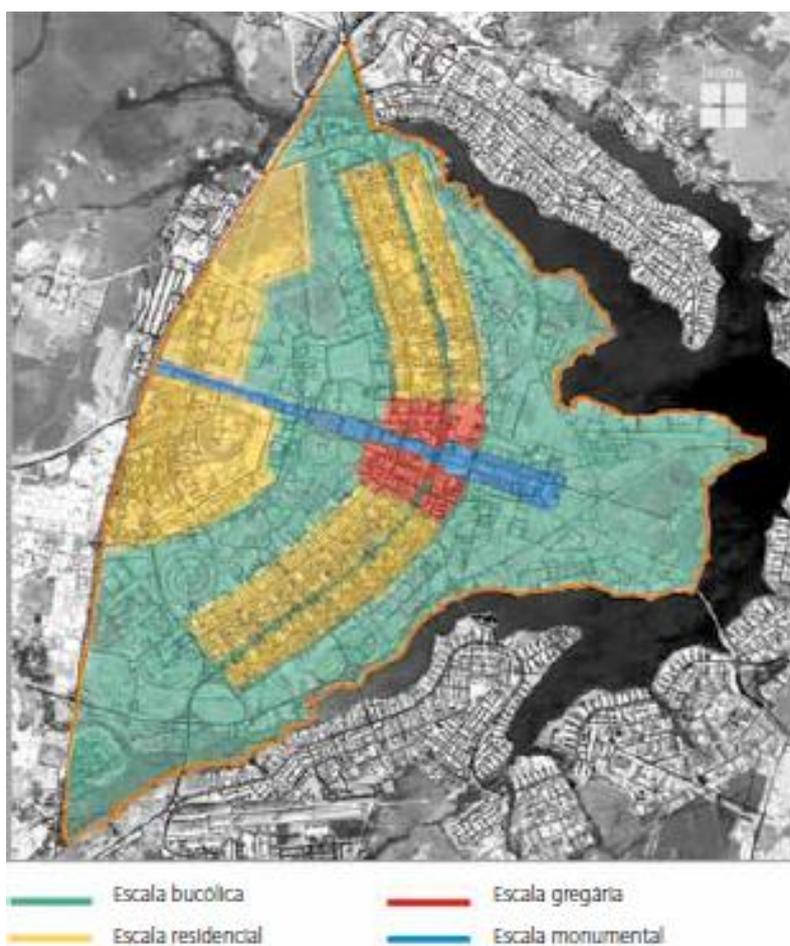


Figura 9: Mapa das escalas predominantes.

Fonte: Brasília: 1960 – 2010: passado, presente e futuro, Francisco Leitão, p. 90.

Além de Lúcio Costa, pode-se compreender as escalas de uma cidade, de modo geral, a partir dos estudos de Kevin Lynch e de modo específico sobre Brasília a partir das análises realizadas pelo professor e arquiteto Matheus Gorovitz.

O autor Kevin Lynch (1960), contribui com a teoria sobre as imagens públicas de uma cidade, como uma imagem única criada por cada indivíduo que apreende a cidade. Ele remete a essa imagem como um conteúdo de formas físicas e compõem a cidade, como as vias, os limites, os elementos marcantes e os cruzamentos, por exemplo. Em Brasília: uma

questão de escala, Matheus Gorovitz faz uma relação entre forma e conteúdo da cidade, e trata o conceito de escala como referência à definição do plano piloto de Brasília. Segundo o autor, a importância atribuída aos quadriláteros verdes, tanto na escala residencial quanto na escala monumental, resulta por garantir sua dimensão, massa e horizontalidade (GOROVITZ, 1985, p. 24).

A escala pressupõe a medida de um edifício, ou de uma parte deste, com relação a um elemento exterior a ele; não se trata, neste caso, de um pensamento racional fundado sobre uma razão puramente numérica, cuja origem é a relação matemática; não se trata, igualmente de uma medida de espaço verdadeiro, medida de proporções ou partes de um edifício, relacionadas umas às outras. Trata-se de um pensamento do espaço arquitetural que o mede em relação a ele mesmo, mas que pressupõe uma definição do espaço arquitetural compreendendo, ao mesmo tempo, o espaço verdadeiro do edifício e o espaço mental do pensamento do arquiteto (BOUDON, p. 58-59).

O conceito de escala foi elemento utilizado na definição do partido urbanístico de Brasília, uma cidade concebida para o homem em função de três escalas diferentes, residencial, monumental e gregária. A chamada escala humana é dada como relativa devido a percepção e apreensão de cada indivíduo dentro da cidade.

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

Compreendemos que as formas físicas e os elementos que compõem a paisagem, citados por Kevin Lynch remetem a pretensão arquitetônica que caracteriza, e dá sentido a cada escala da cidade de Brasília. As definições de escalas, seja ela urbanística; cotidiana; bucólica ou de agrupamento, possuem formas físicas e elementos que a compõem e que a caracterizam; os marcos da escala monumental; os edifícios altos da escala gregária; os espaços verdes da escala bucólica; os limites das zonas residenciais e comerciais; além das vias e cruzamentos que definem a própria construção da cidade.

A pretensão arquitetônica prevalece na escala monumental, na qual há uma postura urbana que se impõe. Em consequência, a cidade se divide na escala residencial, do enquadramento arborizado, das proporções das superquadras e do tratamento arquitetônico das fachadas. E, assim, na terceira escala concebida para o homem, o espaço foi deliberadamente concentrado e a atmosfera gregária acolhe a cidade (GOROVITZ, 1985: 42).

A escala monumental, é caracterizada por um espaço em que o homem adquire dimensão coletiva, como uma expressão urbanística do conceito de poder, nobreza, que se opõe ao individual, mas que enriquece e acrescenta ao todo. Um espaço de circulação livre a partir da autonomia dos indivíduos em criar seu próprio trânsito. Os rastros observados no ambiente, a partir da circulação livre nesse espaço, foi o foco principal para a realização das análises das trajetórias urbanas e humanas presentes no estudo da escala monumental da cidade.

A escala residencial, constituídas por superquadras autônomas, mas que se encadeiam umas às outras, permite a socialização das pessoas e o convívio. Dessa maneira, as áreas de vizinhança da escala residencial se caracterizam como escala cotidiana. Escala que possui entrosamento com a escala monumental, não apenas pelo gabarito das edificações como pela definição geométrica do território. A obrigatoriedade e restrição do gabarito de seis pavimentos nas superquadras, as áreas residenciais compostas por árvores de copa densa, contribuiu para humanização e aconchego desses ambientes, definido espacialmente a partir da quadra na escala mais cotidiana da cidade.

O centro aglomerado da escala gregária, ou concentrada, foi concebido em contraponto aos espaços livres das superquadras residenciais ao longo do eixo rodoviário. A escala gregária, representa o coração da cidade, o eixo central, o espaço transitório da cidade, que faz ligação com o território do Distrito Federal. Um espaço que identifica relações sociais envolvidas, representa o cruzamento, o ponto de interseção entre as principais vias de Brasília. Ademais, há uma densidade de ocupação urbana maior no centro, onde foram previstas edificações de gabaritos mais altos.

Na escala gregária, as dimensões do espaço são reduzidas e concentradas, propício ao agrupamento exterior e interior. Nessa escala, os espaços são mais privativos aos pedestres, com acesso a restaurantes, cinemas, teatro, comércio e profissões liberais. As áreas destinadas a esta terceira escala são contíguas a plataforma, onde se cruzam os eixos da cidade (GOROVITZ, 1985, p. 43).

A escala bucólica decorre da decisão de construir a cidade de modo recuado em relação ao lago, a fim de preservar intacto os campos naturais. Apenas balneários e núcleos permitidos poderiam fornecer passeios bucólicos e acesso a água do lago para a população urbana.

As especificidades físico-espaciais de cada área segregada da cidade definem as escalas. A escala monumental, coletiva ou simbólica, concentra a parte administrativa da cidade em seu eixo monumental. Esse eixo é caracterizado por diferentes níveis, estabelecidos em estágios sucessivos: terreno agreste, terreno triangular (três poderes da democracia), a esplanada dos ministérios e o centro cultural, a grande plataforma (cruzamento entre três níveis e dois eixos da cidade), e por fim, a base da torre de televisão. Este escalonamento em plataformas decorre dos aterros impostos pelo cruzamento a três níveis, e restabelece uma tradição ao milenar no urbanismo contemporâneo.

As pressupostas escalas urbanas e respectivas características determinam suas estruturas físico espaciais, capazes de conter apropriadamente suas respectivas escalas. Esses suportes estruturais são articulados instaurando a unidade necessária à diversidade dos espaços e seus usos. A partir do reconhecimento da diversidade das escalas, a cidade aparece como expressão, enquanto ser individual e coletivo.

3 ASPECTOS ESPACIAIS E SEMIÓTICOS NOS ARREDORES DA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO

Para compreensão e reconhecimento da cidade de Brasília como expressão, além das suas especificidades físico-espaciais e de sua capacidade de ser compreendida como linguagem não verbal, vista como imagem, partimos da investigação sobre os signos relevantes relacionados ao uso e ocupação do território. A concepção de signo por Peirce (1977) possui três relações, a relação do signo, do objeto e do interpretante:

Os três elementos são interligados e inter-relacionados de forma lógica, continuamente no fluxo do tempo. O objeto é capaz de produzir signos, e o interpretante, por sua vez, é determinado pela relação do signo com o objeto. O signo possui uma relação lógica com seu objeto, da qual decorre o interpretante - ou efeito - do signo. É sempre o signo que nos coloca em contato com a realidade (SANTAELLA, 2001, p. 15).

Conforme denomina Ferrara (1981) a partir de Peirce (1977), os signos, basicamente classificam-se como icônicos, indiciais e simbólicos, e possuem relação com o objeto representado. Portanto, a abordagem semiótica é o estudo da natureza dos signos e da prática relacional entre o signo e o objeto. A investigação da natureza da linguagem, sendo ela verbal ou não verbal, constitui vertente informacional para compreensão do espaço e para a intuição do que possa vir a ser a realidade.

A representação é a operação semiótica, é o processo cognocente pelo qual o sujeito possui e produz signos, sua única possibilidade de mediação com a realidade, a única maneira que possui de conhecer os fatos concretos, a realidade material e de conviver com ela (FERRARA, 1981, p. 57).

Com Peirce (1977) procuramos entender as interferências na experiência cotidiana, como a qualidade do espaço, a reação ou hábitos da rotina, do aqui e do agora, e o domínio da experiência. Segundo o filósofo, os ícones são signos que produzem sentido a partir da semelhança com seu objeto, os índices por uma conexão física, e os símbolos por generalizações de qualquer ordem do conhecimento ou da cultura e relacionamos a capacidade de qualificação do uso do espaço e desse conhecimento sobre a experiência.

Um signo, ou representamen, é aquilo que, sob certo aspecto ou modo, representa algo para alguém. Dirige-se a alguém, isto é, cria na mente dessa pessoa um signo equivalente ou talvez um signo mais desenvolvido. Ao signo assim criado, denomino interpretante do primeiro signo (PEIRCE, 1977, p. 46).

As cartografias produzidas no presente estudo, foram, portanto, resultado da narrativa sobre as trajetórias e apreensões vividas no espaço urbano da zona central de Brasília. As narrativas podem traduzir experiências e qualificar usos, relaciona os aspectos do espaço com as percepções individuais, e possibilita uma leitura do espaço urbano a partir dos signos.

3.1 Signos do espaço urbano

Cidades são, por meio de um pensamento semiótico, a soma das representações de todos aqueles que viveram e vivem nela, das influências culturais que esses moradores exercem, dos contextos sociais e das emergências históricas com significados que sem a interpretação semiótica não se consegue alcançar. Assim, estão presentes nas cidades, grandes e pequenas, os signos que designam aspectos publicitários, das trocas de mercadoria, das trocas simbólicas, mecanismos de memória, reguladores temporais. As práticas políticas podem alterar a forma e a direção da vida social, havendo a necessidade de ações colaborativas em todos os processos. A organização da produção e do consumo, as divisões do trabalho e funções, o acesso a informações através dos meios de comunicação, a erradicação da tecnologia e a redução das distâncias e o controle do fluxo de informações são aspectos que se relacionam à concepção e funcionamento das cidades (FERRAZ, e SANTOS, 2018).

Esses aspectos desempenham um papel fundamental na maneira como compreender e colaborar com a transformação do espaço. O arquiteto ocupa um espaço específico em um dado período de tempo, o espaço-temporalidade da vida humana. Ao mudarmos o mundo, não podemos esperar que a transformação deixe de acontecer em nós mesmos. Todas as pessoas possuem um conjunto de relações socioecológicas, o ser, o eu, a pessoa, o corpo, se trata de uma construção social fluida. (HARVEY, 2000, p. 309) Em Brasília, Oscar Niemeyer constrói um mundo com formas e objetos socioespaciais, adaptados a suas concepções e anseios particulares, mas que fossem elementares da vida política. A cidade incorpora um princípio de ordem arquitetônica mediante o qual a esfera pública da vida civil é ao mesmo tempo representada e constituída. Harvey (2000), em Espaços de Esperança, constrói uma dialética em relação a particularidade e a universalidade:

“A passagem da particularidade à universalidade envolve uma tradução do concreto ao abstrato. Como há uma violência associada à abstração, sempre existe na política uma tensão entre particularidade e universalidade. Pode-se ver isso como uma tensão criativa ou então, o que é mais frequente, como força destrutiva e imobilizadora no âmbito da qual instituições mediadoras (como aparato autoritário do governo) reivindicam direitos sobrepondo-se aos indivíduos e comunidades em nome de algum princípio universal” (HARVEY, 2000, p. 316).

Transcender as particularidades e conceber uma alternativa universal é a grande essência e a maior dificuldade do nosso sistema social. Dessa maneira, o pessoal pode ser abertamente político quando as condições ambientais, econômicas e sociais inibem a exploração de estilos de vida diferentes.

O efeito e as consequências, são as instituições mediadoras, sedes de poder, que a partir de seus discursos e organização de um domínio a que a população tem dificuldade de resistir, transcender (HARVEY, 2000).

“Todo e qualquer universal que venha a ser possível – e pode ser que os universais só se tornem possíveis por algum tempo, “num lampejo”, no sentido de Benjamin – será resultado do difícil trabalho de tradução em que os movimentos sociais oferecem seus pontos de convergência contra um pano de fundo de contestação social permanente” (BUTLER, 1998, p. 38).

O pensamento universal modeliza o pensamento e as ações, são institucionalizados em discursos mediadores e hegemônicos, agregados a paradigmas políticos, econômicos, éticos e morais, discursos codificados em linguagens e instituições. Certeau (1990, p.38) expõe o pensamento de que cada individualidade é o lugar onde a pluralidade incoerente e muitas vezes contraditória é imposta a partir de determinações relacionais. Segundo Harvey (2000), é impossível fazer política sem dispor de uma prática adequada de tradução, ou seja, sem enfrentar as descontinuidades intransponíveis entre textos, entre linguagens e pessoas, sem respeitar um conjunto de práticas mediante as convivências com as divergências, a fluidez da cultura e a instabilidade do próprio ser. Essa observação do autor nos faz observar a ideia de que o pessoal é sempre político. Ainda com base nas teorias de Harvey, nós, como pessoas, possuímos o direito sobre a reivindicação de novas possibilidades, em um mundo que existem opções, condutas e regras já estabelecidas. O direito de produzir um espaço, por exemplo, ultrapassa e transcende a vivência em um mundo espacialmente estruturado e organizado previamente, significa reconstruir relações no espaço e no tempo, que decorrem de recursos de comunicação e regras territoriais.

“Deveríamos, todos e cada um de nós, ter o direito de explorar de maneiras criativas a relação com a natureza e as possibilidades transformadoras inerentes ao ser de nossa espécie. Isso se traduz no direito de explorar a possibilidade de diferentes combinações dos itens de nosso repertório evolutivo – as capacidades de cooperação, de diversificação, de competição, a produção da natureza e das diferentes dimensionalidades do espaço e do tempo” (HARVEY, 2000, p. 332).

Ao determinar um plano e esperar que seja atingida a ordem social e ecológica do território, nos deparamos com os acontecimentos evolutivos no tempo e no espaço e a consequência de nossas próprias ações. Diante disso, o espaço fechado de normas, certezas e de regras determinadas, está afastado do risco e da incerteza relacionado à experiência cotidiana que pode ser capaz de ultrapassar a estrutura pré-existente. As relações no espaço e no tempo produzem significados, apresentados aqui por meio das cartografias sensíveis referente ao espaço urbano. Nesse sentido, representa a forma como as pessoas apreendem o espaço por meio da estrutura dada, a cidade segundo as sensibilidades individuais vivenciadas e qualificadas, assim como a narrativa do indivíduo sobre o cotidiano, e a

maneira como o indivíduo constrói sua mobilidade dentro de um tempo determinado. Desta forma, as cartografias constituem-se de sistemas de signos, que são por princípio representações. Tais representações substituem objetos e aspectos não cognocentes impossíveis de serem totalmente traduzidos para um processo de representação.

As cartografias sensíveis, resultante das narrativa dos indivíduos e sobre o processo de representação de acordo com a percepção do espaço, produziram significados e nos possibilitou correlacionar as trajetórias narradas de modo a compreender seu uso e apropriação. Traçados representativos sobre as histórias individuais de trabalhadores, turistas e novos moradores na cidade de Brasília, mostram como a ocupação do espaço é diversificada e como as percepções sobre a cidade podem ser distintas entre si e relevantes para o entendimento do olhar do indivíduo sobre o espaço tempo.

O ambiente supõe uma relação espaço tempo com o signo ou um envolvimento entre os signos e o espaço, de forma que possam se articular para um espaço ser ambientalmente construído, onde a identidade desse ambiente é construída por meio dos signos e do processo sintático da linguagem. Enquanto texto não verbal, a cidade deixa de ser vista a partir de suas especulações econômicas ou sociais e passa a ser vista como cidade espetáculo, apreendida como imagem. Essa apreensão da cidade como texto não verbal, a cidade como imagem, garante aos usuários um trânsito informacional com maior fluidez.

“Um signo analisa suas possibilidades espelhando-se em outros signos, a isto se dá o nome de intersemiose; assim sendo, caminhamos, em escala ascendente, do sistema literário para o ambiental urbano, do verbal para o não verbal, do intertextual para o contextual, passando pelo intratextual na caracterização da *pop art*” (FERRARA, 1981, p. X).

Conforme a citação acima, compreende-se que na cidade ocorrem processos de intersemiose, um signo que se espelha em outro signo quando por exemplo a fachada de um loja traz as informações ou traduzem as informações do que é vendido ali. Também observa-se o espelhamento de signos em outros signos quando elaboramos as cartografias sensíveis, pois o usuário da cidade transforma determinadas informações espaciais, gerais e para todos, numa abordagem particular sua, associando com a sua própria vida e experiência e atribuindo significados únicos.

Dessa maneira, os lugares, ou espaços urbanos, podem ser contextualizados por meio de referenciais capazes de situar melhor o espaço. A contextualização é umas das características da linguagem não verbal porque é capaz de produzir a qualificação do espaço e por consequência, a identificação social, econômica e cultural desses lugares

dentro da cidade, como por exemplo, a zona central, a saída sul, a saída norte, o comércio popular e de grife, as regiões de classes populares distintas, locais industriais, espaços voltados para a resolução de burocracia, espaços que representem o poder, o lazer. O uso dos lugares urbanos se dá devido a contextualização, informação que dá sentido à dimensão espacial. Essa dimensão espacial supõe uma variável mais dinâmica e significativa capaz de informar sobre aspectos espaciais não constituídos e nem previstos em projetos de urbanismo e podem ser capazes de produzir ou alterar mentalmente a imagem que o indivíduo tem sobre uma rua, uma praça, um jardim ou uma esplanada.

Segundo Ferrara (1981), o uso desse espaço contextualizado qualifica nossa memória urbana, sedimenta a vida da cidade, alimenta uma tradição e estimula a dinâmica da mudança ao mesmo tempo. O uso do espaço, mantém o uso aqui e agora, um movimento instantâneo e ao mesmo tempo de resgate do passado, através da memória, ao mesmo tempo, esse uso gera uma institucionalização, um hábito ou uma rotina urbana. Assim, o uso registra o atual referencial de um índice ou símbolo e gera um hábito, no qual, não opera como informação da cidade. Ainda Ferrara (1981, p. 118), a autora problematiza a intratextualidade, a dificuldade é fazer coexistir fragmentos de textos culturais em um só texto sintático, a fim de processar a fragmentação perceptiva.

Para Lynch (1960), as imagens públicas de uma cidade, a caracterização dos textos não verbais são um conjunto de apreensões individuais, uma série de imagens criadas por nós, cidadãos da cidade, sendo cada imagem única. As análises da imagem das cidades são influenciadas pelos atuantes no meio, como a história, a forma, a função e seu significado social a partir dos elementos físicos perceptíveis. O conteúdo das imagens remete a formas físicas, classificadas pelo autor em cinco elementos que compõem a paisagem urbana: as vias, os limites, os bairros, os cruzamentos e os elementos marcantes. Ademais, quatro elementos de Kevin Lynch (1960) estão presentes no território estudado e identificáveis nas cartografias, vias, limites, cruzamentos e marcos. As trajetórias vistas no território dos vazios urbanos da esplanada possuem muitos cruzamentos e pontos de interseção; as vias do Eixo Monumental podem ser consideradas como limites, já que podem ser caracterizados como barreiras penetrantes, considerando que os indivíduos que utilizam esse espaço são capazes de atravessar a via, no entanto é vista como um limite para os vazios urbanos; e os marcos, presentes no local, possuem relação com as trajetórias vivenciadas.

Considerando esse espaço modernista, estruturado em elementos que se desvinculam à massa edificada, dando lugar à amplitude do espaço e a presença de áreas verdes dentro do contexto de uma cidade parque, surgem os vazios urbanos. Os vazios se tornam elemento estruturante da identidade modernista, sendo palco para a cidade exercer a ocupação e uso do espaço urbano. A ideia do reconhecimento do território e do estudo da permanência e sensações qualificadas pelos indivíduos ao apreender o espaço, permite a relação entre três elementos, a cidade, o indivíduo e o tempo. Assim, a cidade de Brasília como expressão da identidade modernista, é analisada em diversos estudos, por sua monumentalidade, ou pela concepção de seus espaços, e como os indivíduos podem penetrar entre eles e interpretá-los. Dessa forma, as cartografias urbanas produzem uma linguagem a partir da elaboração dos signos cartográficos.

3.2 Aspectos da Rodoviária: Trajetórias no tempo e no espaço

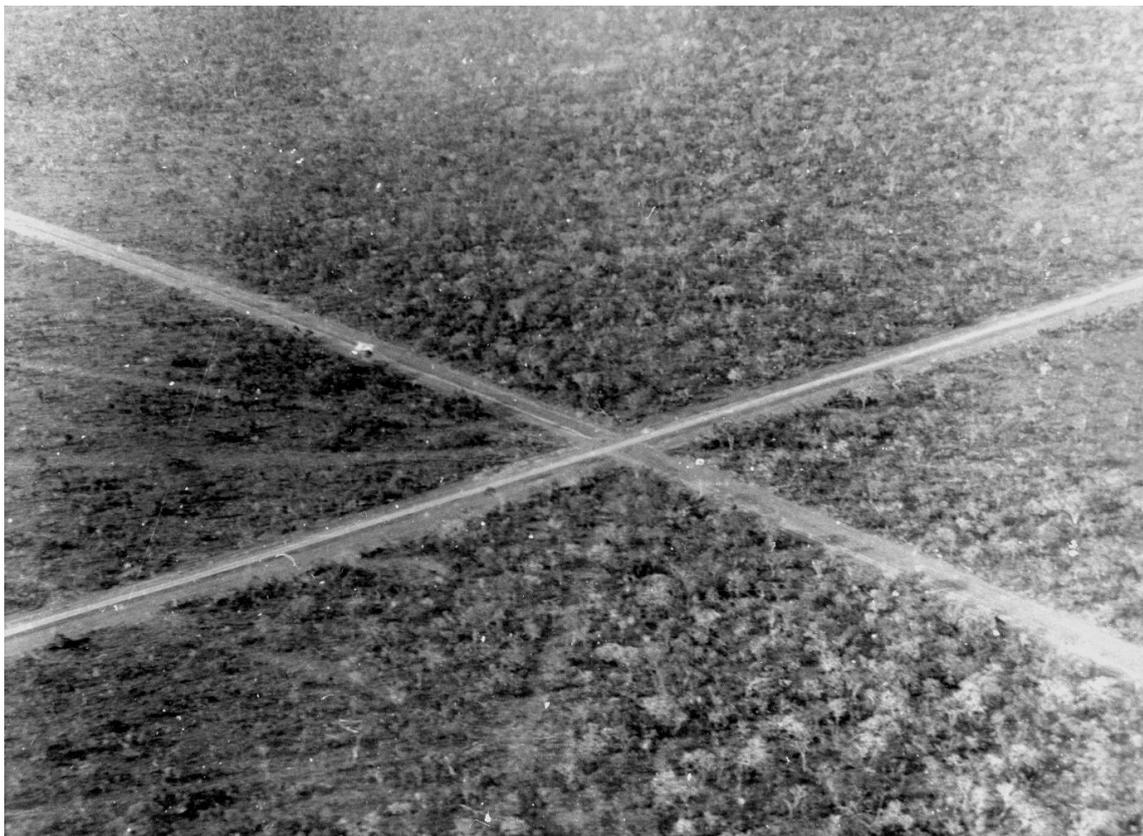


Figura 10: Ponto de cruzamento – Eixo Rodoviário e Eixo Monumental.
Fonte: ArPDF – Arquivo Público do Distrito Federal.

Brasília, cidade símbolo, nasce de um gesto primário, assinalada pelo sinal de cruz. Esse sinal possui um grande eixo de interseção, um ponto de cruzamento. A interseção desses dois eixos, Rodoviário e Monumental, constituem um território marcante para a

cidade, até os dias de hoje. A Plataforma da Rodoviária do Plano Piloto nasce nesse ponto (1), cruzamento que abriga o centro da cidade (Figura 11).

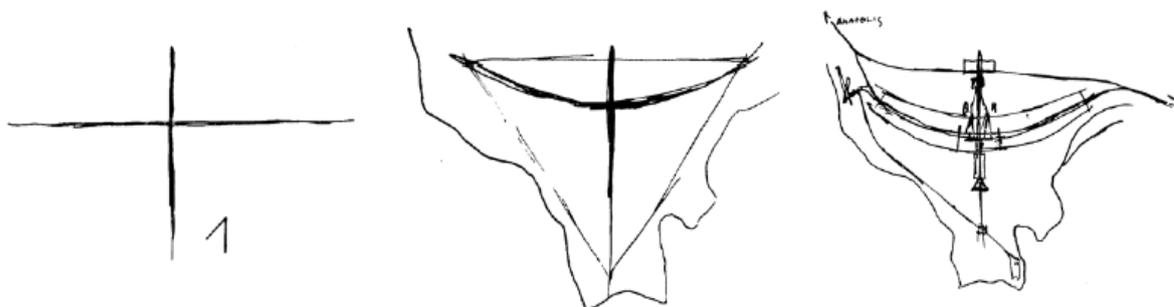


Figura 11: Ponto de cruzamento (1) – Croquis Lúcio Costa (1957)
Fonte: ArPDF – Arquivo Público do Distrito Federal.

Esse centro foi planejado para ser o centro de diversões da cidade de Brasília, com teatros, cinemas e restaurantes, porém a realidade que se vê é a grande diversidade cultural e a intensa movimentação de pessoas que necessitam vir das cidades satélites ao centro da cidade. As motivações podem ser diversas e distintas, trabalhar, estudar, e explorar os espaços, dessa maneira, a rodoviária integra as múltiplas Brasília em seu entorno.

A topografia do território permitiu que as pistas de velocidade do eixo monumental submergissem com o piso inferior da Plataforma da Rodoviária, onde se nivela com a esplanada dos ministérios, área destinada à estação rodoviária, acessível aos passageiros pelo piso superior da plataforma, como descrito no Relatório de Lúcio Costa (1957).

“A face da plataforma debruçada sobre o setor cultural e a esplanada dos ministérios não foi edificada com exceção de uma eventual casa de chá e da Ópera, cujo acesso tanto se faz pelo próprio setor de diversões, como pelo setor cultural contíguo, em plano inferior. Na face fronteira foram concentrados os cinemas e teatros, cujo gabarito se fez baixo e uniforme, constituindo assim o conjunto deles um corpo arquitetônico contínuo, com galeria, amplas calçadas, terraços e cafés, servindo as respectivas fachadas em toda a altura de campo livre para a instalação de painéis luminosos de reclame” (Lucio Costa, 1957).

A eliminação dos cruzamentos conferindo-se as vias com eixo arqueado marcou Brasília com o rótulo de a cidade sem esquinas, isso se deu pela criação das vias naturais de acesso, as famosas tesourinhas que recebem então a função circulatória do eixo; o balão ou rotatória, substitui a esquina, diferente de outras cidades brasileiras, onde o cruzamento é elemento essencial por distribuir os direitos de passagem entre o pedestre e o automóvel (COSTA, 1957).

As pistas centrais de velocidade e pistas laterais foram dispostas de forma que atendesse os setores residenciais locais. As ruas foram substituídas por vias expressas. Essa falta de vida nas ruas e as enormes distâncias entre os prédios, assim como a segregação das atividades e dos setores urbanos isolados torna Brasília uma cidade onde o sistema de espaços públicos é constituído de forma única. Se o espaço da cidade é preenchido com edificações, o plano de fundo é definido pelas ruas, no caso de Brasília, pelas vias. A rua é um sistema de espaço estabelecido como a configuração arquitetônica, um elemento que compreende as fachadas, o chão, pavimentado ou não, um espaço que devem ocorrer relações (COSTA, 1957).

A inexistência de todo o sistema de espaços instituídos com ruas, esquinas, calçadas, fachadas de lojas e praças, como instituído na maioria das cidades brasileiras, pode causar estranhamento para os novos moradores da cidade, onde é atribuída a falta de locais de encontro, e assim é ressaltada a importância social dos espaços convidativos para a convivência (BRANCO, e CAMPOS, 2009, p.111).

A falta do sistema de espaço estabelecido pelas ruas causa o efeito de interiorização na vida social e sensação de isolamento, no qual restringe o universo social. Essa utopia de cidade que virou realidade, uma cidade sem esquinas revela a percepção de que a cidade carece de intersecções viárias tanto para pedestres quanto para ciclistas que precisam se adaptar as formas de locomoção urbana e de como apreender esse espaço.

Apesar do estranhamento dos traços iniciais hoje, pode-se dizer que Brasília realmente se tornou uma cidade que se faz e existe além da alegoria midiática. O Plano Piloto como é chamado o partido arquitetônico de Brasília tem as suas inquietações, dentre elas está o fato de não possuir ruas e avenidas com nomes de flores, heróis ou figuras históricas, mas sim vias distribuídas por uma espécie de função matemática assim explicadas no relatório por Lúcio Costa:

Quanto à numeração urbana, a referência deve ser o eixo monumental, distribuindo-se a cidade em metades Norte e Sul; as quadras seriam assinaladas por números, os blocos residenciais por letras, e finalmente o número do apartamento na forma usual, assim por exemplo, N-Q3-L ap. 201. A designação dos blocos em relação à entrada da quadra deve seguir da esquerda para a direita, de acordo com a norma (COSTA, 1957, p. 13).

Sabemos que no uso cotidiano do Plano Piloto pelas pessoas, a modelização matemática (LOTMAN, 1996, p. 91) do espaço cede lugar à subjetividade, a SQN (Super Quadra Norte) 403 vira a quadra onde se faz compras ou se almoça em uma cantina Italiana e não uma coordenada geográfica. Entretanto, para o visitante e o novo morador

que ainda não criaram laços afetivos e que vieram de cidades naturais, a lógica matemática precisa ser traduzida, tais traduções são feitas em representações que decalcam o mapa do plano piloto ou o sintetizam em linhas e formas econômicas. Portanto, entendemos a relação construída entre o Plano Piloto e os diversos usos que as pessoas dão para o espaço urbano, que tentam explicá-lo como uma relação semiótica por excelência, na qual a cidade representada no Plano Piloto pode ser traduzida em cartografias. Tal tradução pode ser observada a luz de Ferrara (2007) quando a mesma afirma que:

“O objeto da semiótica está centrado no território da aparência, ou seja, no modo como o signo e a linguagem representam o objeto. Desse modo, a semiótica se ocupa do universo das representações e conseqüente possibilidade de resgatar, nos fenômenos, sua densidade representativa, ou seja, representação é mediação que se situa entre o objeto, o mundo, o cotidiano e o intérprete” (FERRARA, 2007, p. 52).

Assim, a fim de resgatar a cidade de Brasília, propomos uma série de análises morfológicas e semióticas de representações a partir de cartografias. Lúcio Costa, declarou no Relatório do Plano Piloto (1957), o funcionamento do tráfego de veículos sem a presença dos cruzamentos, e que o chão seria constituído a partir de tramas autônomas, permitindo o trânsito livre dos pedestres.

“Fixada assim a rede geral do tráfego automóvel, estabeleceram-se, tanto nos setores centrais como nos residenciais, tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão” (Lucio Costa, 1957).

Muitos passageiros hoje em dia realizam seus fluxos a partir do livre uso do chão, como previsto por Lúcio, a partir desse contexto surgiu a indagação, a própria sociedade seria capaz de institucionalizar os caminhos e trajetórias vistos nos vazios e jardins urbanos da cidade, a partir dos rastros deixados no ambiente urbano?

Dessa forma, indagamos se o espaço urbano pode ser modelizado pelo indivíduo que apreende a cidade ou se a tática realizada nas trajetórias está sendo influenciada pelo sistema modelizante no ambiente planejado. Por meio da leitura semiótica realizada no estudo, compreendemos que diversas linguagens são produzidas levando em consideração o termo de modelização do espaço, influenciadas por variáveis e invariáveis capazes de caracterizar a plasticidade do conjunto. Nesse sentido, acreditamos que a tática realizada nas trajetórias, os caminhos vividos e realizados pelos passantes no território, possuem relação direta com a estrutura oferecida. Ou seja, as trajetórias realizadas possuem relação com a área edificada e com o conjunto do espaço, dialogando, assim, com o funcionamento da cidade.

O traçado da cidade reflete na unidade do Eixo Monumental, considerando a variedade de cada setor e cada organismo autônomo, quando pensado por sua estética dentro da composição nesse conjunto, situado desde a Praça Municipal até a Praça dos Três Poderes. Ao longo dessa esplanada há um extenso gramado com destinação a pedestres, muito significativo na história das manifestações, além da ocorrência de eventos nesse território, coração da cidade, onde estão dispostos os ministérios e autarquias.

“Os das Relações Exteriores e Justiça ocupando os cantos inferiores, contíguos ao edifício do Congresso e com enquadramento condigno, os ministérios militares constituindo uma praça autônoma, e os demais ordenados em sequência – todos com área privativa de estacionamento –, sendo o último o da Educação, a fim de ficar vizinho do setor cultural, tratado à maneira de parque para melhor ambientação dos museus, da biblioteca, do planetário, das academias, dos institutos etc., setor este também contíguo à ampla área destinada à Cidade Universitária com o respectivo Hospital de Clínicas, e onde também se prevê a instalação do Observatório. A Catedral ficou igualmente localizada nessa esplanada, mas numa praça autônoma disposta lateralmente, não só por questão de protocolo, uma vez que a Igreja é separada do Estado, como por uma questão de escala, tendo-se em vista valorizar o monumento, e ainda, principalmente, por outra razão de ordem arquitetônica: a perspectiva de conjunto da esplanada deve prosseguir desimpedida até além da plataforma onde os dois eixos urbanísticos se cruzam” (Lucio Costa, 1957).

A intenção foi criar autonomia e espaços adequados à escala do homem, há um diálogo entre o bucólico e o monumental, cada setor com sua configuração arquitetônica compreendendo uma integração urbanística do todo (COSTA, 1957).

A cidade é ordenada por uma sequência contínua de superquadras dispostas em ordem dupla, as vias recebem uma larga faixa arborizada e no interior das próprias quadras estariam dispostos espaços de lazer com passeio sombreado.

Os edifícios possuem gabarito máximo uniforme, seis pavimentos com pilotis, foi considerada a separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres e acessibilidade às escolas e no interior das quadras. No encontro de quatro quadras foi localizada uma igreja e escolas. As quadras receberam uma numeração urbana assinalada por números, e letras para direcionamento dos blocos residenciais, o eixo monumental serve como referência para subdivisão da cidade entre Asa Norte e Asa Sul. A solução, apresentada por Lúcio é de fácil apreensão devido a clareza do risco original. Os símbolos da cidade e as intenções pessoais, políticas e sociais envolvidas na sua criação promove uma espécie de modelização dos espaços a partir de seu uso, de novas percepções, formas de apreensão, e dos signos que compõem o espaço urbano.

A modelização (LÓTMAN, 1996, p. 44-45) indica a capacidade dos sistemas para produzir linguagens, tendo em vista a relação edificada entre um conjunto de invariáveis, que

caracterizam os traços que distinguem um sistema em relação ao entorno, e as variáveis, fruto do diálogo com outras esferas. O autor utiliza o termo modelização para explicar a primazia de determinadas linguagens sobre a forma de produzir pensamento e, portanto, influenciar modelos físicos e o funcionamento do mundo. Assim, a linguagem verbal modelizaria todas as outras linguagens porque é impossível falar das demais linguagens e expressões sem o auxílio desta primeira (LÓTMAN, 1996).

No caso de Brasília, a linguagem matemática modeliza o espaço, não apenas como poética, já que as funções matemáticas são pressupostos históricos para o funcionalismo e racionalismo modernos. Não se pode esquecer que tal movimento pretendia antes de tudo a síntese, o funcionamento do mundo de modo mais objetivo e racional.

“O espaço arquitetônico vive uma dupla vida semiótica. Por um lado, modeliza o universo: a estrutura do mundo construído e habitado é aplicada ao mundo em sua totalidade. Por outro lado, ele é modelizado pelo universo: o mundo criado pelo homem reproduz sua ideia da estrutura global do mundo. A isto liga-se o elevado simbolismo de tudo o que é de um ou outro modo pertence ao espaço de vivência criado pelo homem” (LÓTMAN, 1996, v. 3, p. 103).

Ao discutirmos espaço, cidade, ambiente e as percepções, compreendemos que a somatória de possibilidades de se pensar e constituir o espaço deve ser coletiva, havendo um ponto de conexão entre as diversas linguagens. O ambiente urbano é mais do que uma representação meramente espacial, pode ser representado em diversas linguagens (FIORIN, 2004, p. 338), é o lugar onde os sistemas sociais e econômicos se expressam.

Nesse sentido, todo espaço de informação se constitui por signos modelizados (LOTMAN, 1996, p. 37) por diferentes esferas semióticas: da modelização gráfica de superfícies, como o alfabeto, a geografia, o processamento sensório de sinais, imagens, dados e dispositivos digitais. Os espaços demandam entendimento, sobretudo pelo fato de o espaço de informação não é apenas um território geográfico mas uma construção geopolítica. Assim, estão presentes nas cidades, grandes e pequenas, os signos que designam aspectos publicitários, das trocas de mercadoria, das trocas simbólicas, mecanismos de memória, reguladores temporais. Entretanto, à guisa de todos esses processos escolhemos trabalhar com as cartografias urbanas. Nesse sentido, a pesquisa visa compreender os aspectos espaciais e semióticos e os significados a partir das narrativas sobre as trajetórias realizadas pela sociedade nesses jardins urbanos da esplanada dos ministérios, que possui direta ligação com a Plataforma da Rodoviária e o Eixo Monumental.

Outro conceito semiótico válido para a compreensão do plano piloto e seus diversos usos e apropriações é o termo aspectualização (GREIMAS, e COURTÈS, 1994, p. 313-314), Entende-se como aspectualização o processo das funções narrativas de tipo lógico a partir do ponto de vista do observador – sujeito cognitivo instalado no discurso pelo enunciador e responsável pelo fazer receptivo. Em síntese:

[...] compreender-se-á por aspectualização a disposição, no momento da discursivização, de um dispositivo de categorias aspectuais mediante as quais se revela a presença implícita de um actante observador. Esse procedimento parece ser geral e caracterizar os três componentes, que são a actorialização, a espacialização e a temporalização, constitutivos dos mecanismos de debreagem. (GREIMAS, e COURTÈS, 1994, p. 39).

A aspectualização espacial impõe um determinado olhar com o direcionamento estabelecendo o que está próximo e o que está longínquo. Mostra os lugares que são postos em relação pela visão dos sujeitos do enunciado ou da enunciação.

Milton Santos (1994, p.12) parte da noção do espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistema de ações em que a paisagem, a configuração territorial, o espaço produzido e a divisão territorial do trabalho fazem parte das categorias internas, inseridas no propósito da ordem local e mundial. O autor ressalta que o cotidiano é um conteúdo geográfico que se inclui em conceitos relacionados ao espaço, porque se relacionam com sua própria realidade.

Cada objeto é utilizado segundo equações de força originadas em diferentes escalas, mas que se realizam num lugar, onde vão mudando ao longo do tempo. Assim, a maneira como a unidade entre tempo e espaço vai dando-se, ao longo do tempo, pode ser entendida através da história das técnicas: uma história geral, uma história local (SANTOS, 1994, p.29).

A cada sistema temporal o espaço muda (SANTOS, 1994, p. 31). O autor parte da teoria de que tempo, espaço e mundo são realidades históricas, que devem ser mutuamente conversíveis onde o ponto de partida é a sociedade humana em processo de realização.

Essa realização se dá sobre uma base material: o espaço e seu uso; o tempo e seu uso; a materialidade e suas diversas formas; as ações e suas diversas feições (SANTOS, 1994, p. 33). Segundo o autor, ao longo da história das cidades, as técnicas se dão como sistemas, diferentemente caracterizados, e é por intermédio dessas técnicas que o homem realiza a união espaço e tempo a partir do trabalho.

As técnicas são datadas e incluem tempo, qualitativamente e quantitativamente. As técnicas são uma medida do tempo: o tempo do processo direto de trabalho, o tempo da circulação, o tempo da divisão territorial do trabalho e o tempo da cooperação (SANTOS, 1994, p.34).

As técnicas participam na produção da percepção do espaço e do tempo, tanto por sua existência física, que marca as sensações diante da velocidade, como pelo imaginário.

O espaço se impõe através das condições que ele oferece para a produção, para a circulação, para a residência, para a comunicação, para o exercício da política, para o exercício das crenças, para o lazer e como condição de "viver bem". Como meio operacional, presta -se a uma avaliação objetiva e como meio percebido está subordinado a uma avaliação subjetiva. Mas o mesmo espaço pode ser visto como o terreno das operações individuais e coletivas, ou como realidade percebida. Na realidade, o que há são invasões recíprocas entre o operacional e o percebido. Ambos têm a técnica como origem e por essa via nossa avaliação acaba por ser uma síntese entre o objetivo e o subjetivo (SANTOS, 1994, p.34).

Segundo Georges Perec (2003), o espaço é uma dimensão, uma extensão, uma materialidade, uma realidade, uma configuração, uma estrutura, uma fragmentação. “Tudo tem um lugar no espaço e todo espaço ocupa um espaço” (PEREC, 2003, p.11).

O espaço é dinâmico por estar sempre em movimento e transformação, há sempre uma mudança evolutiva conectada ao princípio do tempo, uma medida de mudança. O tempo, para Perec, é uma condição auto imposta, uma inversão artificial. Em contrapartida, o espaço, em seu sentido físico e material, representa a extensão da transformação, um dever permanente da matéria e um conjunto de signos em meio a normas e regras. O uso do espaço está relacionado ao cotidiano da vida social, as rotinas, a experiência do indivíduo.

Nesse sentido, o espaço se constitui como objeto social, assim, o cotidiano deve ser compreendido em sua dimensão social e temporal para que as cartografias representem os significados das qualificações do uso do espaço.

4 CARTOGRAFIAS URBANAS

O espaço, em seu sentido físico e material, representa a extensão da transformação e uso, relacionado ao cotidiano da vida social, como a própria vivência, as rotinas e a experiência do indivíduo. Essa experiência cotidiana é abordada na pesquisa com foco nas sensações apreendidas no espaço urbano, significativas na representatividade das trajetórias humanas, vividas por passantes nos arredores da Rodoviária do Plano Piloto de Brasília. Compreendemos o espaço constituído como objeto social, e para que seus significados fossem representados nas cartografias produzidas, o cotidiano foi revelado em sua dimensão social e temporal a partir das qualificações do uso do espaço.

Como técnica utilizada para estudo de campo, a observação direta, fenomenológica, se torna adequada, pois permite, por meio do viés semiótico, construir uma leitura do espaço. Essa leitura deu início a partir da observação dos rastros deixados no ambiente. O processo descritivo da pesquisa, durante a observação em campo, nos permitiu a identificação, registro e análise dos rastros e das marcas, das características, variáveis ou aspectos que se relacionam com o processo. Ademais, com o cotidiano das pessoas que apreendem aquele espaço.

Ferrara (1981) parte da teoria de que o processo semiótico é capaz de colocar o pesquisador em mediação com a realidade, convivendo com ela, e assim pode produzir signos por meio da leitura desse território. Nesse sentido, consideramos a abordagem qualificada para a realização do estudo, em que, a partir do viés semiótico, é capaz de permear e mediar com a realidade, e assim, produzir significados.

Além da leitura dos rastros sobre o espaço, foram elaboradas cartografias das trajetórias, por meio das entrevistas a fim de resgatar as sensibilidades individuais e representar essas trajetórias ou possibilidades de trajetórias nas cartografias. Este modelo tem por finalidade a representação de caminhos humanos, caminhos percorridos e vividos, sentidos e apreendidos pelo indivíduo dentro do espaço urbano. Em contrapartida, as trajetórias urbanas foram representadas por caminhos planejados e implantados na cidade, em que são urbanizados e dotados de infraestrutura e então institucionalizados pelo poder público. Assim, as relações entre o território e a cidade, confronto entre o planejamento e a vivência, a trajetória vivida, e os rastros que ficam no espaço foram temas abordados na análise morfológica e semiótica realizada acerca da rodoviária e arredores.

Armando Silva (2004, p. 14), em seu livro *Metodologia de trabalho*, propõe conhecer maneiras de ser urbano, captar a cidade subjetiva e o modo como vivem os indivíduos dentro da cidade, a partir de distintas criações dentre as variadas narrativas urbanas.

Uma cidade subjetiva que se constrói mediante mecanismos psicológicos interativos entre coletividades cidadãs. A cidade, desde estas iniciativas, passa a ser um efeito imaginário de seus cidadãos. Em consequência, neste tipo de investigação se busca a cidade dos cidadãos e que por isso mesmo se trata de uma investigação sobre sentimentos, medos, amores, ódios, recordações para construção de croquis afetivos. Assim, os distintos esforços para a elaboração de mapas de afeto cidadão vão servir de orientação para a captação sem confundir a busca com uma imagem tradicional 'de uma cidade fundada no urbanismo da cidade fisicamente construída... (SILVA, 2004, p.14).

Essas novas maneiras de ser urbano a que se trata o autor, tem enfoque no urbanismo de percepção coletiva, uso da cidade e possíveis estratégias de novas mentalidade urbanas. A compreensão dessa maneira de abordar o urbano exige várias técnicas de investigação e distintos modos de propor ações que fortaleçam os processos coletivos de identidades urbanas (SILVA, 2004, p. 15).

Trata-se de compreender e evidenciar memórias coletivas sobre temas urbanos, tais como acontecimentos locais, histórias sobre narrativas urbanas e variadas construções imaginárias que trazem a cidade física como ponto referencial para a sua percepção por parte dos indivíduos. A investigação sobre a subjetividades da cidade, é alertada pelo autor, como a busca da cidade dos próprios indivíduos, construída mediante os mecanismos psicológicos, e que assim, se trata de uma investigação relacionada aos sentimentos, sejam eles, amores, ódios, recordações e significados para elaboração de mapas afetivos, relacionados as sensações. Esse novo urbanismo se trata de um modo de construir a cidade por parte dos próprios indivíduos que a habitam, estabelecendo, assim, vínculos profundos entre a percepção coletiva, o uso da cidade e possíveis estratégias de construção de novas mentalidades urbanas. A realização do formulário (Anexo I), com base na metodologia de Armando (2004), foi capaz de produzir significados representativos na produção das cartografias sensíveis, onde o significado é traduzido a partir do contexto, a estrutura dada ao indivíduo, e como ele apreende e caracteriza suas sensações naquele espaço.

O formulário foi subdividido em três sessões, a cidade, o indivíduo e o tempo (Figura 12). A cidade é a estrutura dada ao indivíduo para se locomover naquele espaço. O indivíduo é o "eu", capaz de qualificar as sensações envolvidas, capaz de descrever e narrar as memórias sobre seus fluxos, sobre seu cotidiano e sua vivência.

O tempo é analisado a partir da frequência, motivo e intenção com que a pessoa está vivenciando o espaço, parte da maneira na qual o indivíduo se desloca, que pode ser modificada quando considerada a questão temporal, ou seja, está em constante transformação.



Figura 12: Sessões do formulário: estrutura, indivíduo e tempo.
Fonte: Criação da própria autora.

Na organização das sessões do formulário (Anexo I) foi considerada a questão temporal como ponto de partida para a realização das entrevistas em campo, assim, as perguntas direcionadas ao motivo e a frequência das pessoas ao transitarem por aquele local deram início às narrativas. Logo, os indivíduos qualificaram suas sensibilidades e aspectos do espaço urbano, e consideraram três necessidades no local para melhoria da acessibilidade. A última sessão, voltada à estrutura, cidade, propõe uma questão mais aberta e simbólica, onde o indivíduo caracteriza sua percepção sobre o espaço e aponta o que mais atrai o seu olhar.

A questão aberta da entrevista é capaz de fazer o indivíduo refletir sobre a realidade, sobre o que realmente o seu olhar se direciona no momento em que a paisagem é apreendida ao olhar, aos sentidos e às emoções. A atenção do indivíduo sobre aquele local é voltada a essa questão, o direcionamento, o foco, de diferentes olhares e visões sobre a ocupação da cidade nos permite captar os significados subjetivos na leitura urbana.

Outras formas de coleta de dados utilizadas para elaboração das cartografias urbanas foram os registros fotográficos, as gravações de áudio sobre as entrevistas e a produção de um vídeo. A pesquisa documental, realizada no arquivo público do Distrito Federal, contribuiu para leitura urbana do território, a partir do acesso a informações sobre a construção da cidade e da rodoviária do Plano Piloto, além de dados fornecidos sobre o contexto histórico, social, cultural e patrimonial da cidade de Brasília.

4.1 Rodoviária: Urbanismo x Cidade

O autor Kevin Lynch (1960), trata sobre a teoria das imagens públicas sobre as cidades, imagens que cada um de nós, indivíduos, criamos sobre a cidade. Cada imagem pública criada é remetida a um conjunto de formas físicas que a compõe, como as vias, os limites, os cruzamentos e os marcos. As vias são canais de circulação por onde o observador se locomove, é considerada para a maioria dos usuários como elementos urbanos predominantes, ainda que sua importância varie conforme o grau de conhecimento da cidade. A concentração de um costume, hábito ou atividade pode tornar a via importante e identificável aos olhos do observador. Espaços com qualidade espacial são aqueles que fornecem aos cidadãos uma relação de identidade e sua exposição visual pode ser facilmente percebida na via (LYNCH, 1960). Quando as vias carecem de identidade e são confundidas, a imagem urbana se torna complexa, criando uma série de dificuldades no sistema viário. Lynch (1960) destacou aspectos importantes para a qualidade direcional e espacial da cidade, considerando fundamental que as vias sejam identificáveis e tenham continuidade, facilitando a demarcação de seu início e fim a partir da arborização, das fachadas e da topografia.

A qualidade direcional percebida em uma via nos capacita a perceber nossa posição imaginada em escala, ou seja, ao longo do comprimento e saber a distância percorrida ou a percorrer dentro de uma determinada via. No espaço delimitado na figura abaixo, é possível observar que as vias do Eixo Monumental possuem a qualidade espacial fundamentada por Lynch (1960), o espaço possui uma amplitude que permite a visualização total do ambiente, a identificação dos ministérios e edifícios mais altos delimitam as vias e os jardins centrais. Os vazios urbanos, no centro desse Eixo, são delimitados pelas vias, que funcionam como barreiras penetráveis ao observador.



Figura 13: Delimitação dos vazios urbanos para análise das trajetórias.

Fonte: Criação da própria autora.

Os limites são elementos que dividem duas áreas, funcionam como fronteiras, espaços penetráveis ou até barreiras impenetráveis. Muitos limites funcionam como

costura, as próprias vias, por exemplo, consideradas no presente estudo como limites por separarem os cinturões verdes dos marcos, porém devem ser vistas não só como barreiras que isolam ou dividem, mas que conectam e correlacionam caminhos e espaços. As vias com origem e destino bem claros possuem para seus habitantes uma identidade forte porque dão ao observador um senso de direção (LYNCH, 1960), o que pode ser observado na cidade de Brasília, planejada com funcionamento ordenado, claro, contínuo, com orientação solar relacionada aos espaços e aos caminhos percorridos ou a percorrer.

Cruzamentos são pontos estratégicos nos quais o observador pode entrar, são conexões de vias ou concentrações, aglomerações urbanas de alguma característica, como as grandes praças, por exemplo, a rodoviária do Plano Piloto é o ponto de cruzamento da cidade de Brasília. Nos vazios urbanos do eixo monumental existem cruzamentos (Figura 14), convergência entre vias, calçadas e ciclovias.



Figura 14: Cruzamentos no espaço urbano.
Fonte: própria autora.

Cruzamentos são as junções do espaço urbano que possuem grande valor e importância para os observadores da cidade devido aos elementos situados nessa convergência de vias, assim, se tornam centros polarizadores de um bairro a partir da condensação de hábitos.

Há cruzamentos entre os rastros, as vias não deixam de ser uma barreira, um limite para os passantes, um limite penetrável ao indivíduo que transita o local. Os vazios urbanos da esplanada e do Eixo Monumental, são marcados por visuais contemplativos, a partir dos significados resultantes das narrativas, como os pássaros, as árvores, a amplitude, os monumentos (elementos marcantes) ou o próprio espaço.

Os elementos marcantes do espaço urbano das cidades são pontos de referência considerados externos ao observador, como elementos físicos cuja escala pode ser variável. Sua principal característica é a singularidade, algum aspecto que seja único ou memorável no contexto. Elementos podem ser únicos a partir de seus simbolismos e possuem a capacidade de transformar a cidade em uma imagem bem identificada. Os cruzamentos e os elementos marcantes facilitam o senso de direção nas vias, no território delimitado existem diversos marcos que estão relacionados com as trajetórias vivenciadas pelos indivíduos, como por exemplo, os ministérios, a catedral, a torre e o palácio do planalto.

As inter-relações consistem em examinar a interação dos elementos, sendo que a atuação ocorre em conjunto em um determinado contexto. As imagens que os indivíduos criam sobre a cidade podem diferir de acordo com a escala da área e pela questão do ponto de vista de cada observador, dependendo da hora do dia ou da estação do ano.

Na reformulação das cidades, deveria ser possível dar uma forma a cidade que facilitasse novas tentativas de organização capazes de atender às necessidades dos indivíduos que nela vivem. Assim, o observador pode ajustar sua imagem às mudanças da realidade física que o cerca. As imagens também se diferenciam por sua qualidade estrutural, ou seja, como as partes da cidade são dispostas e inter-relacionadas.

4.2 Caminhos humanos: Narrativas urbanas

Como veremos, a cartografia utiliza imagem e o diagrama como referências visuais nas quais a relação entre eles resulta em um modelo espacial. Segundo Peirce (1977, p.64) um diagrama é um hipoícone, isto é uma forma de representação baseada na qualidade de uma síntese. Por isso os diagramas representam qualitativamente um objeto mas revelam também a forma como determinado interpretante desenvolve observa, qualifica ou pensa aquele objeto. Assim, desenhos técnicos, esquemas, determinadas partituras musicais e certas cartografias podem ser entendidas como diagrama se conseguirem revelar em seus traços e representações visuais as qualidades do objeto representado e uma certa síntese de pensamento sobre ele. Assim, o signo cartográfico apresenta as formas e disposições, o corpo, e também as relações existentes. Já a gráfica de mapas se diferencia de expressões gráficas como o desenho técnico e outras expressões gráficas mais livres como o croqui, a fotografia, por exemplo, sendo classificados por Santaella (2001, p. 239) como hipoícones imagéticos, no caso de mapas tradicionais e hipoícones diagramáticos, para mapas específicos de metrô e outros esquemas. Os mapas apresentam os aspectos corporais incluindo distâncias e posições de referência em sua elaboração.

Os mapas são representações estéticas com capacidade de incorporar valores culturais, são dotados de crenças políticas ao configurar e reconfigurar o espaço. A cartografia e sua representação a partir da interpretação da linguagem e dos signos são capazes de construir o mundo e seus espaços. Concebidos com bases técnicas ou a partir da capacidade artística, os mapas revelam universos culturais em constante transformação.

“Os mapas responderiam, assim, à necessidade de descrever, entender e controlar o mundo, bem como a arte. É capaz de nos mostrar, concisamente, algo que ninguém jamais viu” (TURCHI, 2004: 13).

Nesse contexto, a imagem é uma representação artística de características naturais e políticas. É uma construção que transparece na cartografia urbana de várias formas, conforme os diferentes mapas, possibilitando a visão do espaço em seu contexto geográfico. A superfície plana da cartografia permite ver os continentes, as fronteiras políticas dos estados, a nomenclatura dos territórios bem delimitados, como por exemplo a identificação de ruas, praças, bairros, demarcação de municípios, vias, limites, pontos nodais, edificações, zonas rurais e muitos outros aspectos das cidades. Conforme Santaella (2001, p. 235 e 237) os mapas e diagramas são formas pictóricas, características da matriz visual do pensamento, um exemplo preciso de registro por convenção, sendo que o mapa seria uma síntese dos modos de registro imitativo por registro físico.

Logo, os mapas conseguem cada vez mais representar de modo dinâmico um território e, neste sentido, atuam como ícones, porque têm uma relação de semelhança com a cidade representada, já no nível indicial permitem indicar uma relação entre o desenho, a representação gráfica e o território de fato. Existe ainda o nível simbólico, já que as cartografias e mapas, em suas versões gráficas, seguem convenções arbitrárias para a maioria dos seus usuários.

A compreensão da imagem e, conseqüentemente, a construção discursiva sobre os significados apreendidos vai depender da percepção de cada indivíduo, do conteúdo histórico, das técnicas disponíveis, da linguagem e da leitura pessoal sobre o espaço. Nesse processo cognitivo, a memória recebe informações e influências como cultura e diversos aspectos das cidades para construção de novas conexões a partir das sensações vividas como satisfação, conforto e apropriação do espaço pelo indivíduo (LEE, 1977).

Os aspectos materiais são sensorialmente apreendidos para a organização do território, elementos pontuais como o traçado das ruas por exemplo, podem constituir um conjunto de significações da cidade que representam sua morfologia urbana.



Figura 15: Rastros percebidos no espaço.
Fonte: Google Maps, 2018.

Dessa forma, a partir da visão aérea do espaço foi possibilitado o traçado do mapa gráfico, permitindo uma outra possibilidade de enxergar o território estudado, além de revelar o conjunto de rastros, caminhos não institucionalizados nos vazios urbanos do Eixo Monumental.

As cartografias apresentadas variam desde a representação formal em vista aérea (Figura 15) até os traços sintéticos que compõem a Figura 16. Enquanto técnica representacional observa-se maior domínio da linguagem gráfica presente na representação da cartografia (Figura 16), porém as linhas e cores do mapa (Figura 15) podem produzir um entendimento da totalidade do espaço urbano, a partir da visualidade dos elementos

marcantes como a Catedral, O eixo Rodoviário e Monumental, o Teatro Nacional e a Rodoviária, além das demarcações dos caminhos realizados nos amplos gramados da Esplanada dos Ministérios.

A imagem (Figura 15) reflete de forma plana a cartografia da cidade de Brasília na qual serve de suporte para compreensão de suas representações, linguagem e significados. As formas visuais se tornam sensorialmente apreensíveis permitindo identificar a circulação da cidade, a presença dos rastros, sua forma, seus ícones e sua monumentalidade como particularizações das representações sociais da cidade.

Foi elaborada a planificação (Figura 16) desse território para representação das trajetórias narradas em forma de cartografias urbanas produzidas a partir de desenho técnico. A Secretaria do Estado de Gestão do Território e Habitação fornece as plantas técnicas no site.

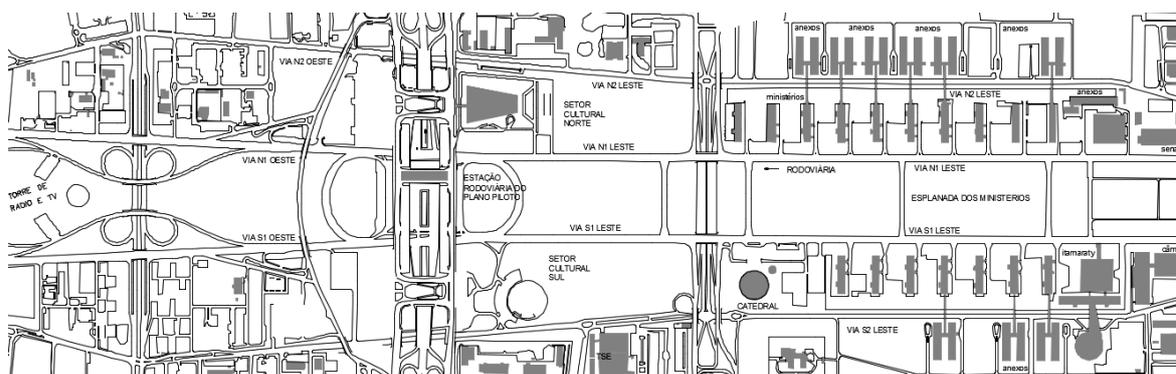


Figura 16: Cartografia Urbana.

Fonte: Sisduc/Segeth.

A planta fornecida pelo site da Secretaria do Estado de Gestão do Território e Habitação foi elaborada e transformada em forma de imagem. Nesse contexto, analisamos o território estudado e percebemos significados sobre as características transformadoras da cidade, além das possibilidades de representação do mapeamento da cidade sobre as cartografias.

Foram mapeadas (Figura 17) as paradas de ônibus, as estações de bicicleta e a estação do metrô da rodoviária do Plano Piloto a fim de observar como as trajetórias vivenciadas e apreendidas pelos indivíduos possuem relação com a mobilidade local.

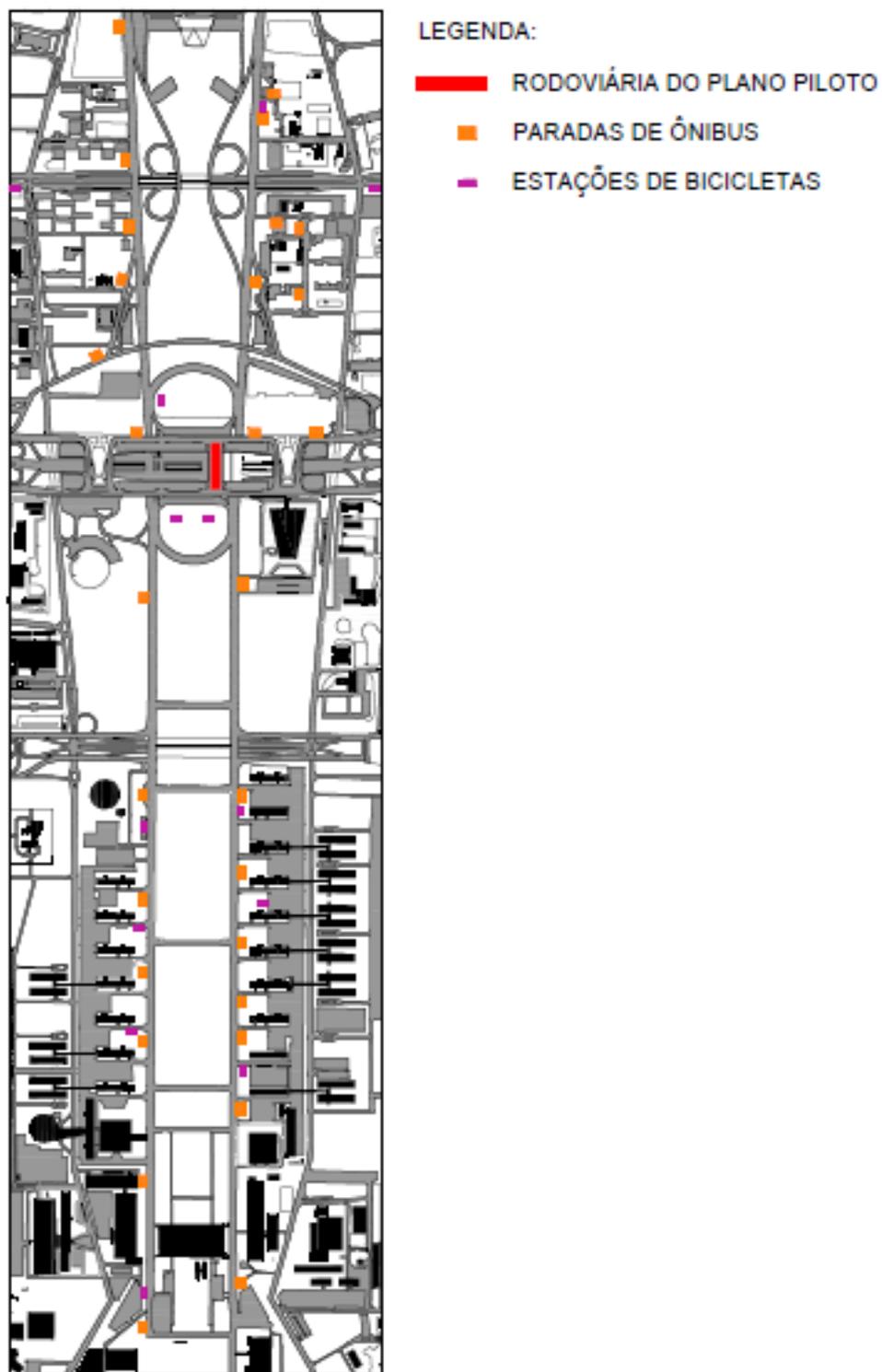


Figura 17: Mapeamento da mobilidade local.

Fonte: Criação da própria autora.

O território, os amplos gramados verdes do eixo monumental (Figura 18), representam um extenso espaço de ligações entre ministérios, entre locais turísticos, zonas de poder, teatro, ambientes de trabalho e lazer. Assim, acontecem as relações entre espaço, objeto e interpretante, que aqui chamamos de estrutura, a cidade, que seria o espaço e o

objeto estudado, já o interpretante, seriam as interpretações e apreensões no território pelos indivíduos que narram suas trajetórias, além da questão temporal envolvida na narrativa e nos significados produzidos para as análises semióticas.

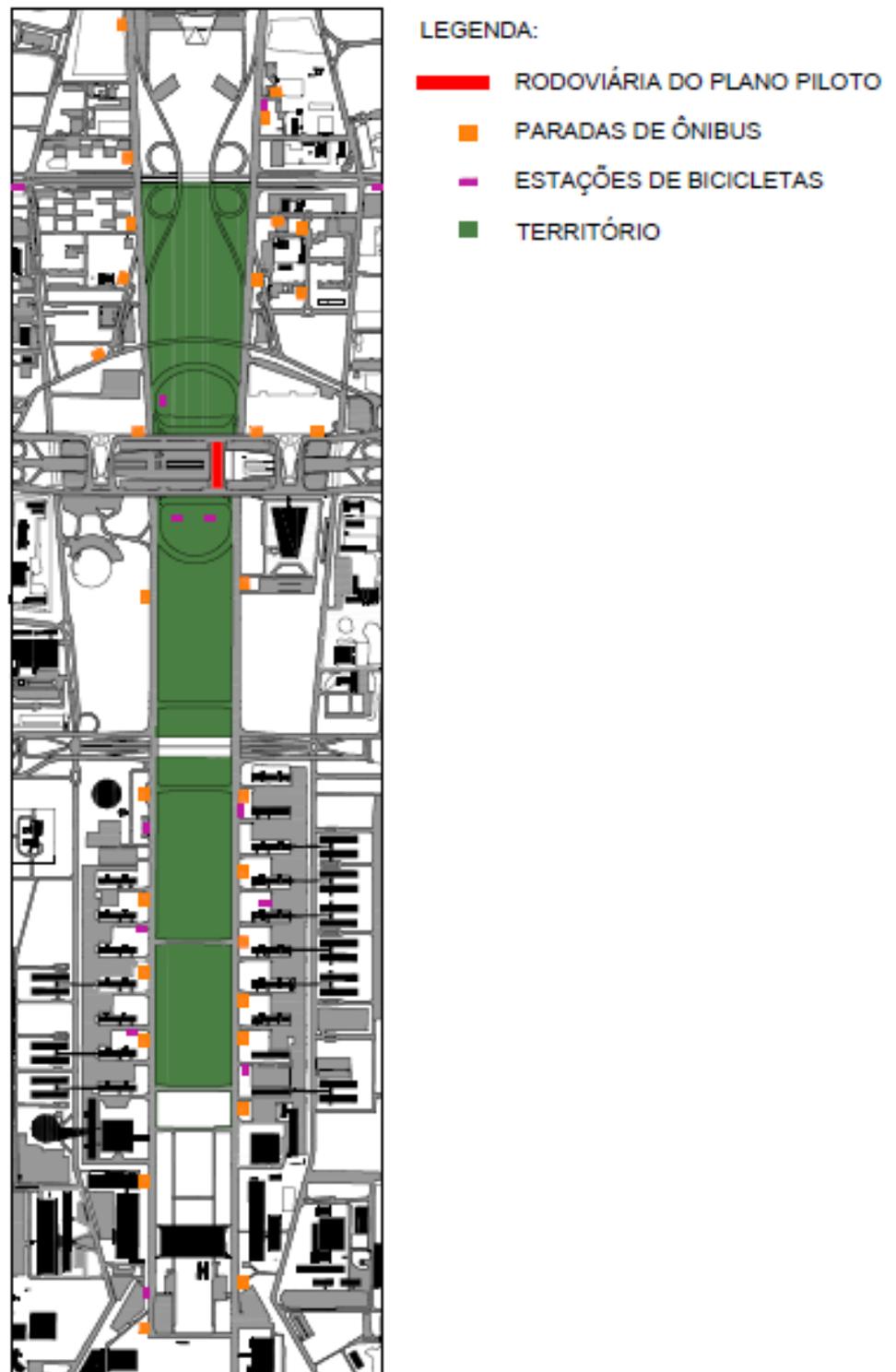


Figura 18: Delimitação do território.
Fonte: Criação da própria autora.

A cartografia planejada e com conceitos claros e limpos sobre as linhas das vias e os edifícios demarcados com textura cinza para expor sua forma em relação ao conjunto possibilitou a representação de trajetórias sobrepostas aos rastros observados pela visão aérea do Google Maps na cartografia urbana representada abaixo.

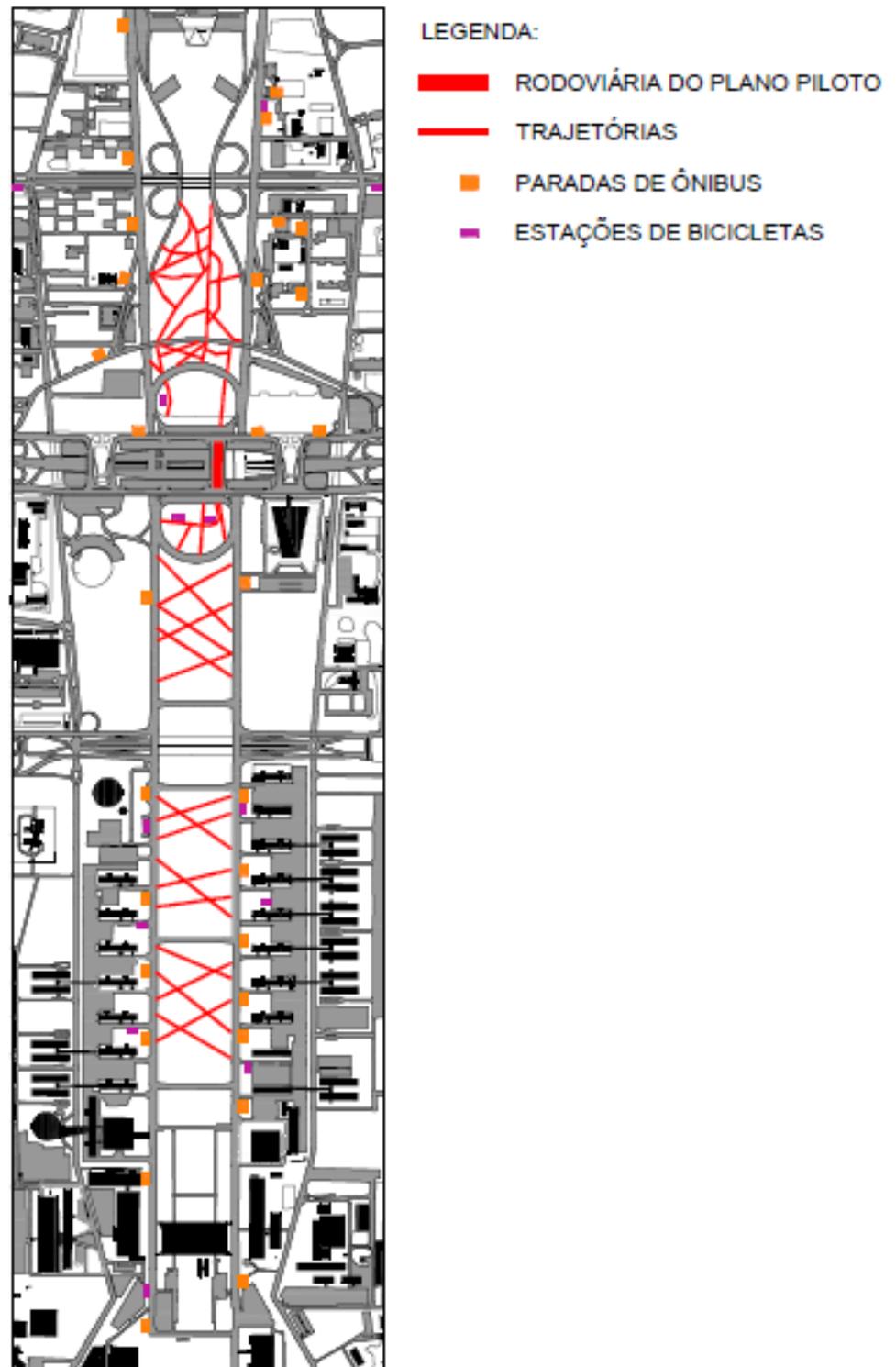


Figura 19: Rastros percebidos no espaço, demarcação das trajetórias.
Fonte: Criação da própria autora.

Indivíduos foram entrevistados enquanto caminhavam pelos rastros da Esplanada, narraram suas experiências e percepções daquele espaço o que nos permitiu compreender o modo como o vivenciam e o apreendem.

Tais narrativas e trajetórias deram origem às cartografias que elaboramos. Estas entrevistas foram realizadas com base na metodologia de Silva (2004) e o resultado, de acordo com cada narrativa diferente e própria, revelou os significados possíveis a partir da relação entre os usuários e o espaço.

A primeira narrativa foi realizada com um casal que circulava no local por motivo de lazer, gastronomia e esportes, em que realizavam caminhadas nos finais de semana desde a vila planalto com destino à torre de tv.

A torre se torna e marco e ponto referencial de direção para o casal que vem de uma região que fica perto do local, a Vila Planalto. O percurso é feito a pé, mesmo em dias ensolarados, o casal qualificou o espaço como tranquilo e agradável, todavia sentem a necessidade de lixeiras e calçamentos em suas trajetórias.

Dessa forma, na Figura 20, as linhas tracejadas e coloridas representam possibilidades de caminhos percorridos. As trajetórias demarcadas em linha contínua e em vermelho seriam os caminhos narrados que perpassam por pontos de encontro entre o observador e o interpretante.

Segundo a narrativa do casal, o que mais chama atenção e atrai o olhar nessa trajetória da torre é bandeira, localizada no congresso nacional. É interessante visualizar que o casal utilizou o espaço sem fazer relação com as estações de bicicleta, ônibus e metrô. Eles narraram seus caminhos como aleatórios, afirmaram que nunca percorrem as mesmas trajetórias cada vez que apreendem o território.

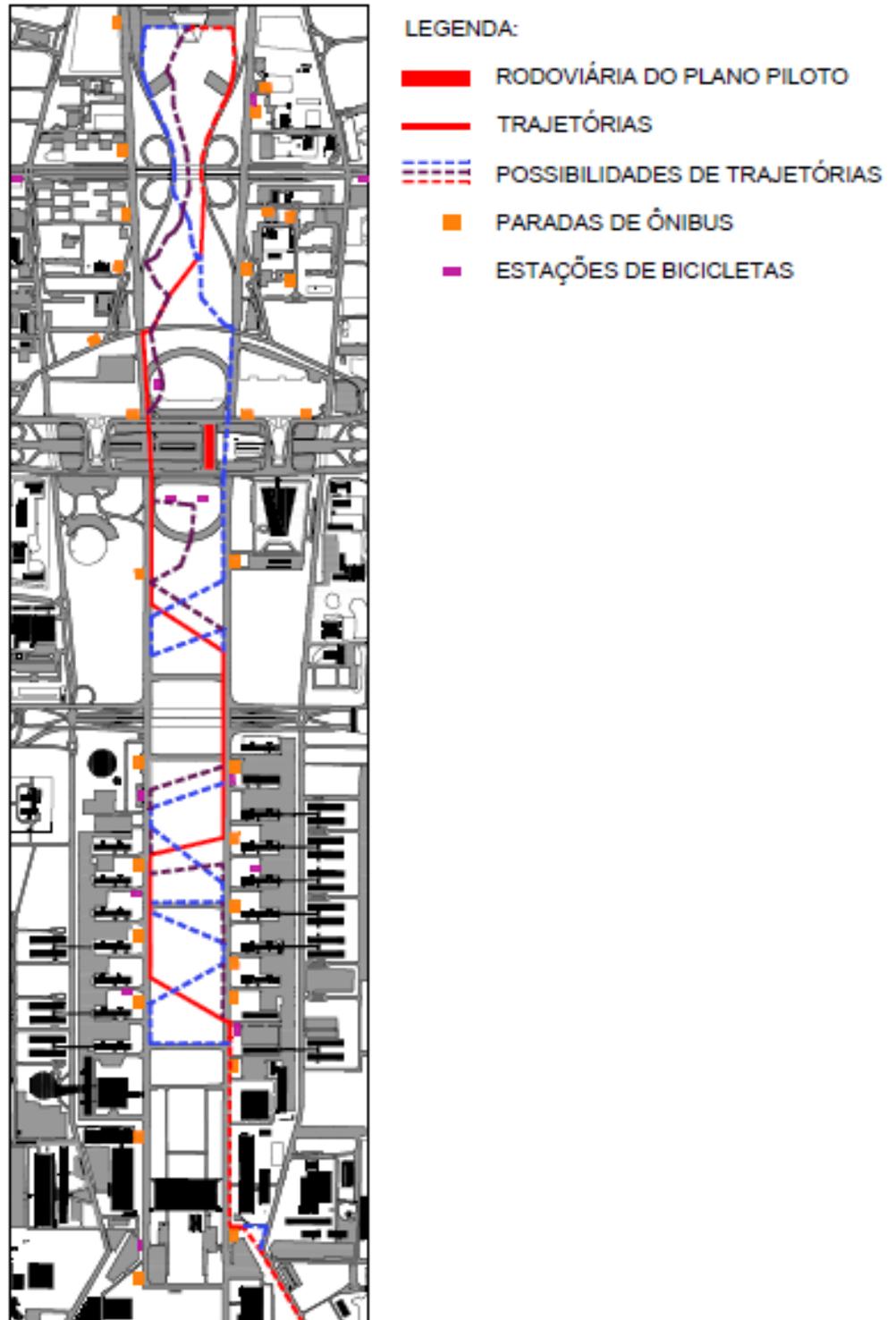


Figura 20: Trajetória da torre.
 Fonte: Criação da própria autora.

A narrativa sobre a trajetória do espaço, compreendeu um grupo de pessoas que trabalham na limpeza local. Eles revelaram em suas narrativas a memória e o olhar atento aos rastros que se tornam novas trajetórias de limpeza.

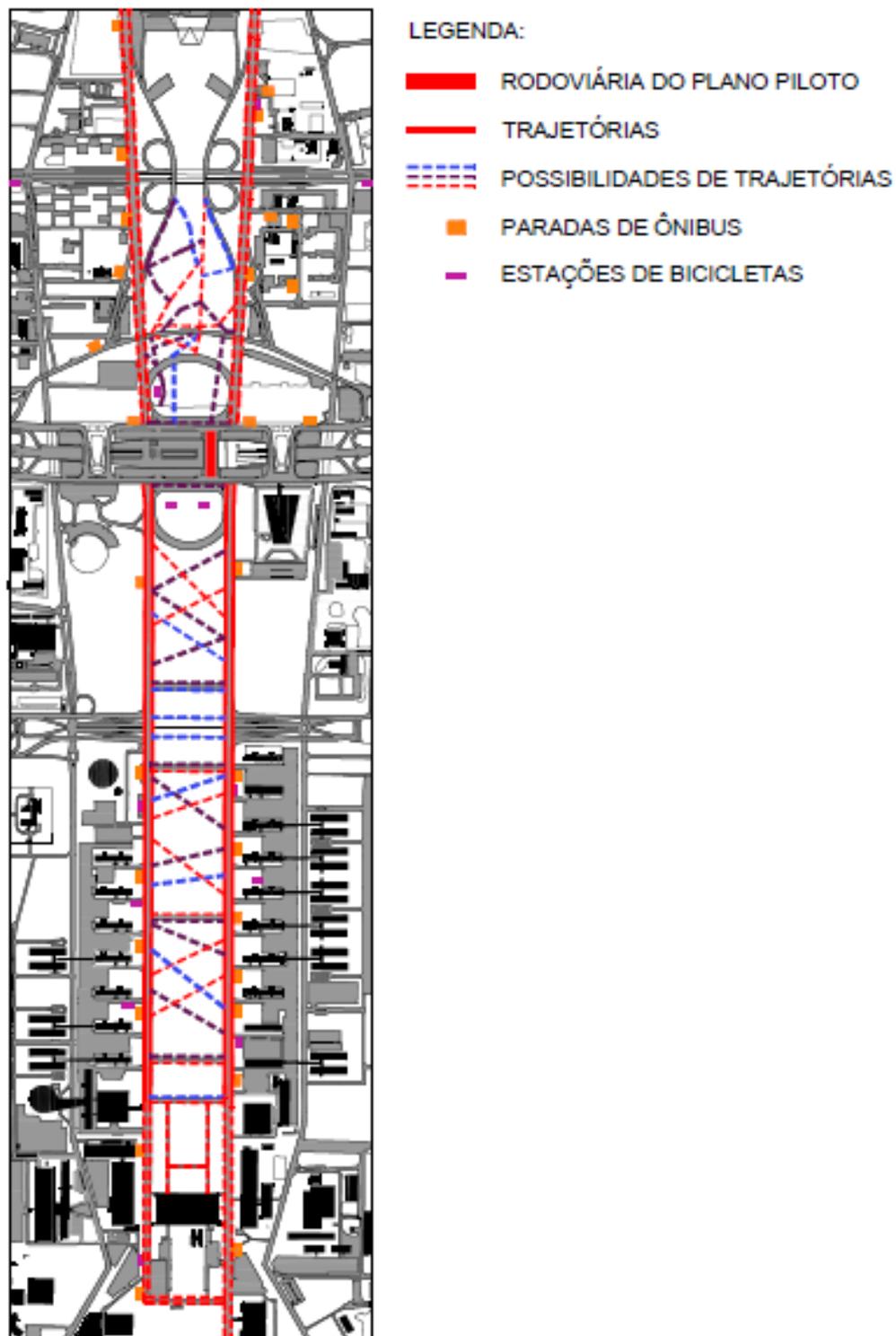


Figura 21: Trajetória do espaço.
 Fonte: Criação da própria autora.

O percurso realizado pelos garis recebeu o nome de trajetória do espaço devido a totalidade em que os trabalhadores são capazes de apreender o local e mantê-lo limpo. Segundo eles há necessidade de institucionalização em todos os caminhos, com infraestrutura própria e calçamento. Qualificaram o território como tranquilo.

A narrativa representada abaixo, Figura 22, sobre a trajetória das árvores, conta a história de um militar do ministério da Marinha, observador das árvores.

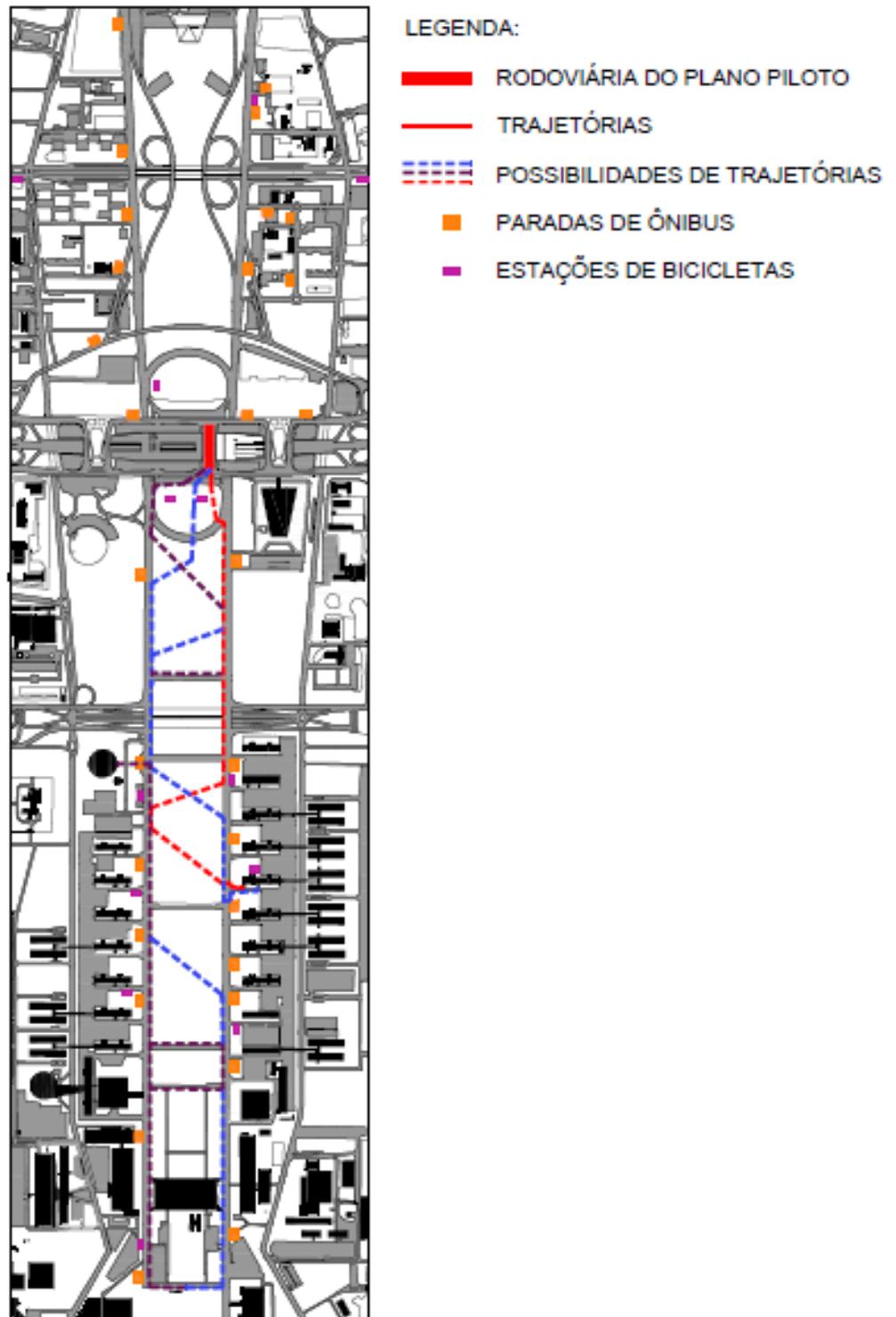


Figura 22: Trajetória das árvores.
Fonte: Criação da própria autora.

O militar foi capaz de delimitar duas possibilidades de percursos, percursos por motivos de lazer e percurso em dia de trabalho. Em dia de lazer, ele sai de Águas Claras e vai com sua família até o metrô da Rodoviária do Plano Piloto, segue seu percurso a pé, caminham até a Catedral e ao Congresso Nacional. Em dias de trabalho, seu cotidiano revela um percurso a pé do metrô da Rodoviária ao Ministério da Marinha. O entrevistado não utiliza as paradas de ônibus e tampouco as estações de bicicleta, sendo o metrô a única ponte de acesso utilizada para chegada a sua cidade satélite.

Suas impressões e percepções em seus dias de lazer e trabalho é observar e admirar as árvores. Caminha contemplando as árvores e acredita na necessidade da plantação de mais árvores. Em dias de lazer tira fotos em frente à Catedral, nas árvores do gramado da esplanada dos ministérios.

Em dias de trabalho, caminha sozinho admirando árvores em seus fluxos e respeitando as vias. Diante disso, o militar narrou sobre a necessidade de respeito às ciclovias, e afirmou não utilizar os rastros como caminhos, ou seja, caminhos não dotados de infraestrutura pública.

A trajetória dos pássaros, Figura 23, representa a narrativa do fotógrafo trabalhador do Supremo Tribunal Federal. O fotógrafo, assim como o militar, possui duas intenções no uso e ocupação do espaço, além do cotidiano, como nos dias de trabalho, o local é apreendido também em dias de lazer, finais de semana.

O motivo de sua ocupação e apreensão do local é a observação e olhar voltado aos pássaros, seu maior hobby é fotografar os pássaros que encontra no bosque atrás do congresso, e a catedral. Considera o local seguro e afirma não utilizar o transporte público, somente individual.

A cartografia narrada representou seus caminhos realizados desde seu local de trabalho até o congresso, marco qualificado também por parte do interpretante como ponto focal para realização de fotografias. As trajetórias dos pássaros também permeiam o quadrante da catedral e do bosque do congresso.

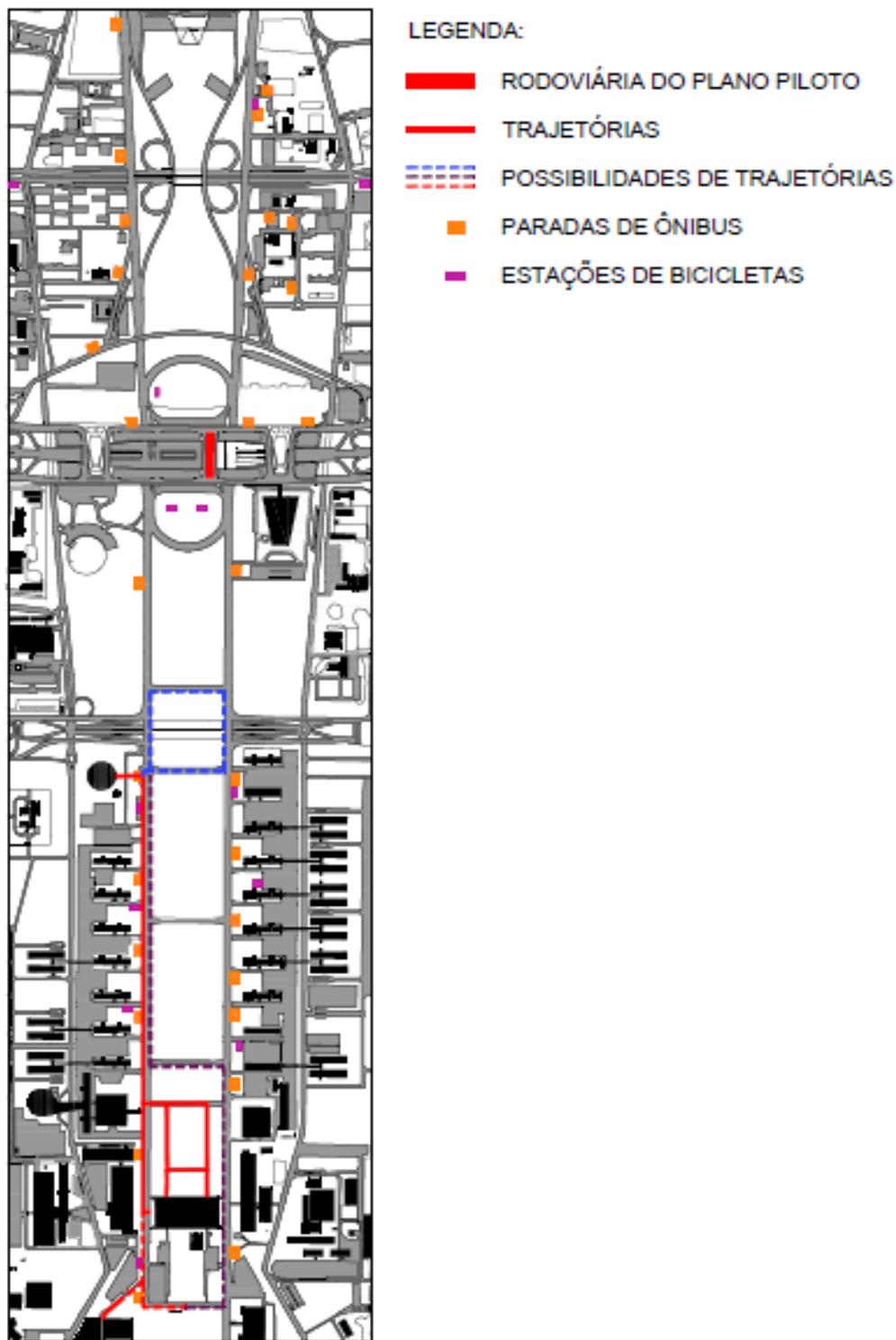


Figura 23: Trajetória dos pássaros.
 Fonte: Criação da própria autora.

Na trajetória da amplitude (Figura 24), o turista de São Paulo realiza a maior parte do percurso a pé, ele sai do setor hoteleiro Norte e vai em direção ao Shopping Conjunto Nacional, perpassa pela rodoviária até chegar a Catedral, vai em direção ao Congresso Nacional, onde acessa uma parada de ônibus com destino a Rodoviária, porque disse estar

cansado nesse momento do percurso. O percurso continuou a pé desde a Rodoviária até o Shopping Pátio Brasil. Ele atentou o olhar para a amplitude do espaço, um espaço aberto e amplo onde o indivíduo pode ser observado de longe e é possível enxergar o espaço por sua completude.

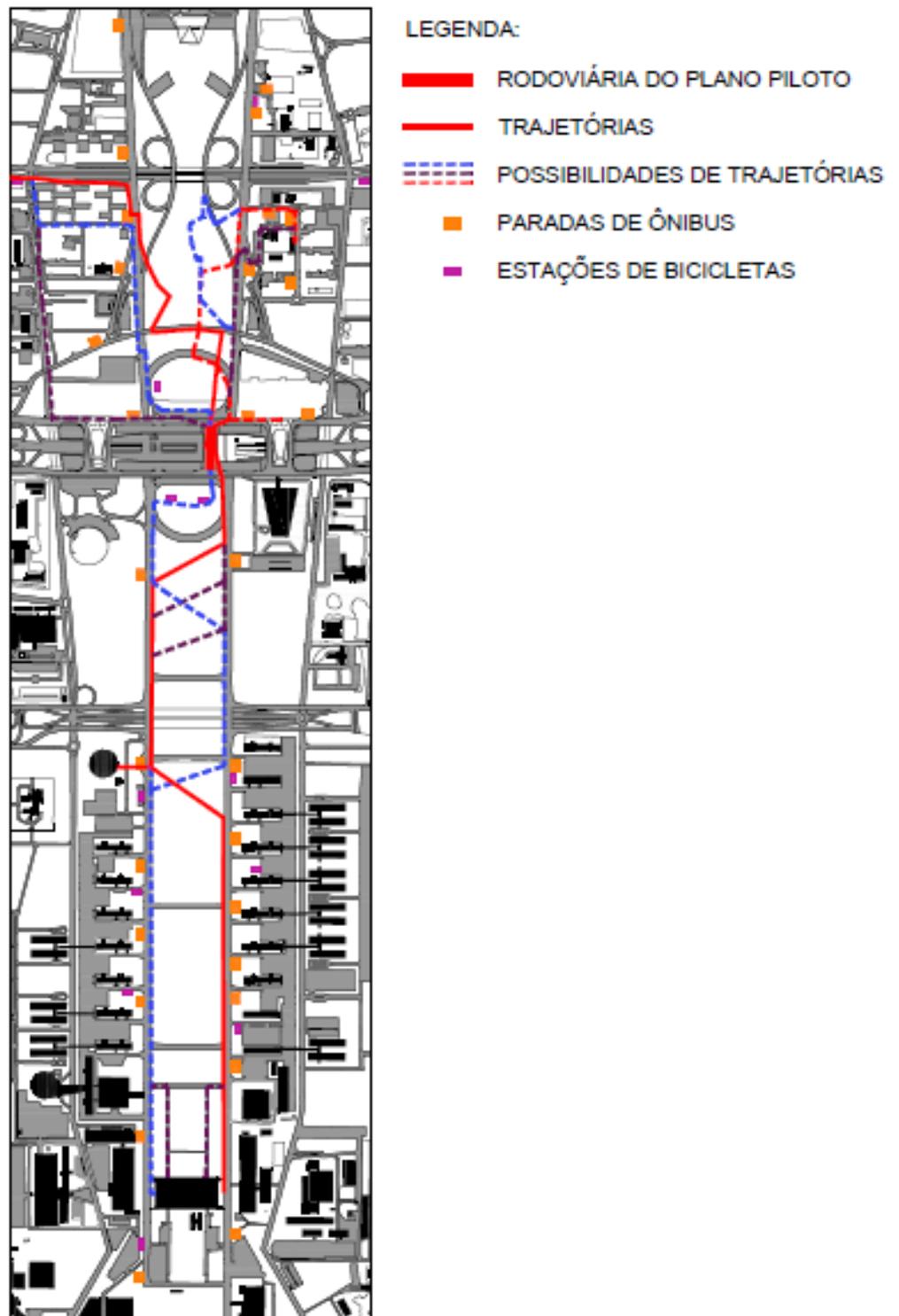


Figura 24: Trajetória da amplitude.
Fonte: Criação da própria autora.

O interpretante caracteriza esse espaço como inseguro de certo modo, devido essa amplitude, porém garante ser ambíguo seu pensamento, pois se sente seguro no ambiente. Suas impressões qualificam suas trajetórias como tranquilas, agradáveis e acredita na necessidade de mais estações de bicicletas no local.

A sobreposição das cartografias (Figura 25) permite identificar como diversos usos e ocupação do espaço que são instituídos pela mobilidade dos indivíduos, utilizam a estrutura dada em um determinado tempo.

Há diversas possibilidades de usos e apropriações, lazer, turismo, esporte, gastronomia, trabalho, fotografia, citadas nas narrativas dos entrevistados, ou até mesmo contemplar os espaços.

A contemplação da paisagem, dos pássaros, das árvores, da bandeira e da amplitude do espaço são significados resultantes nas narrativas. Assim, a sobreposição de significados permite correlacionar a potência do espaço, as estratégias de uso e a tática que o indivíduo utiliza para lidar com o cotidiano.

Desta forma, a sobreposição das várias visões e apropriações da Esplanada demonstra que o planejamento urbano cede lugar a uma individualização do espaço.

As diversas narrativas construídas demonstram que a apreensão do indivíduo no território e sua relação com o ambiente é contemplativa, percebemos isso pelas palavras chaves encontradas em cada uma delas (pássaros, árvores, amplitude, bandeira nacional, espaço e torre).

Assim, não existe uma única Esplanada existem várias e os rastros são índices que revelam como as pessoas se movimentam e são capazes de constituir sua própria vivência a partir de sua trajetória demarcada no espaço urbano. Pretende-se fazer uma análise sobre a o olhar atento do indivíduo e sua relação contemplativa com o ambiente. Propomos uma análise dos signos extraídos a partir das narrativas e sua relação com a escala monumental da cidade.

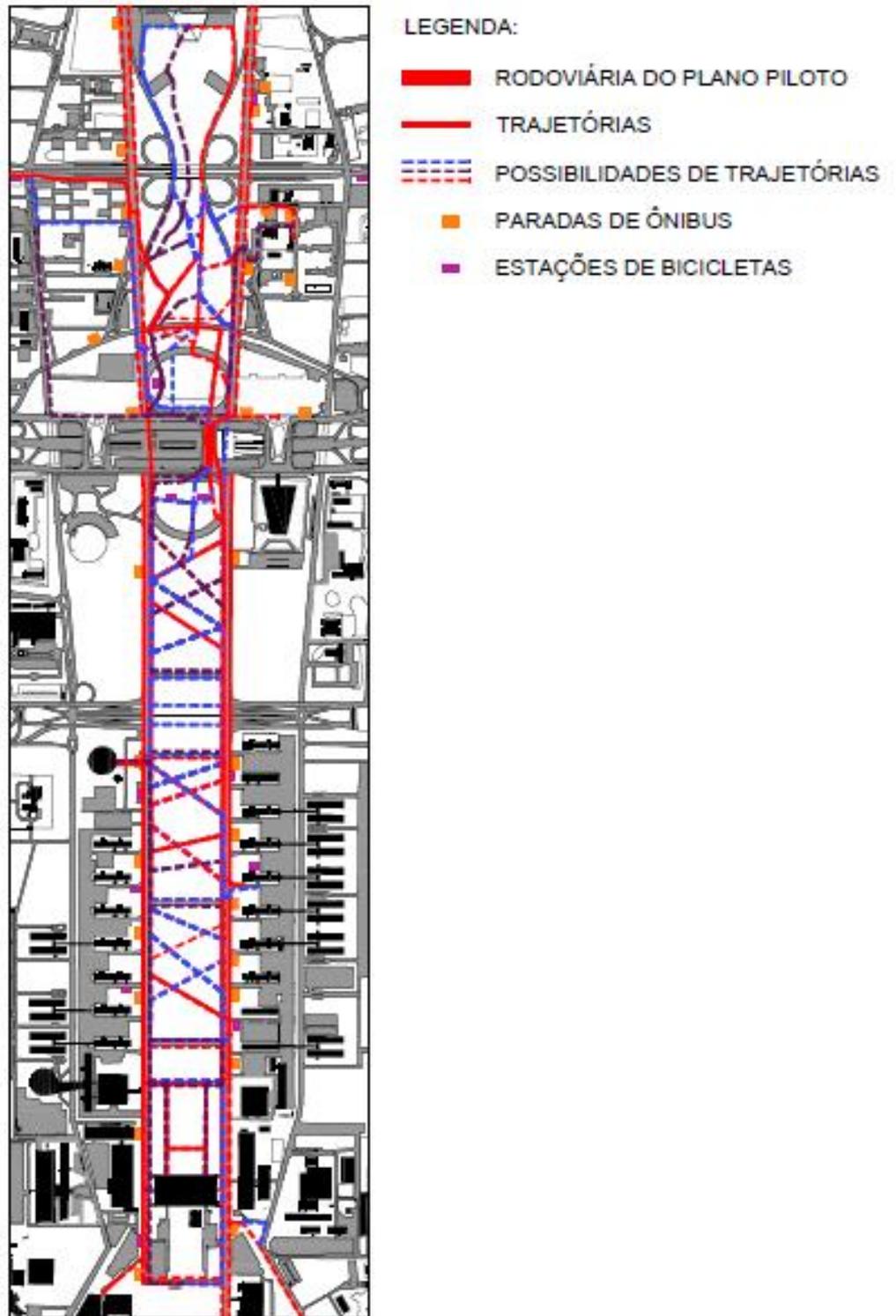


Figura 25: Sobreposição das narrativas.

Fonte: Criação da própria autora.

4.2.1 Registro fotográfico: rastros e marcas no espaço



Figura 26: Rastros em direção à Rodoviária do Plano Piloto.
Fonte: Registro da própria autora.

Foram registrados os rastros no espaço urbano, a fim de fazer uma leitura semiótica sob o uso e ocupação da cidade. A circulação livre dos indivíduos, a partir do uso do chão, previsto por Lúcio Costa, modeliza os caminhos da cidade onde se vê nós e diversos pontos de interseção no espaço.

As intenções envolvidas no planejamento e construção da cidade, políticas, econômicas, pessoais ou sociais, enfrentam a modelização, a capacidade dos sistemas para produção de linguagens, sob novas formas de representação a partir de apreensões, percepções e significados sobre o espaço urbano.



Figura 27: Sinuosidade das ciclovias, terreno acidentado – sentido Oeste.
Fonte: Registro da própria autora.

Os rastros são visíveis nos vazios urbanos da esplanada dos ministérios. No sentido Oeste, acima da Rodoviária do Plano Piloto, os caminhos estão na maioria pavimentados. Além de serem mais sinuosos, para segurança dos ciclistas, devido a inclinação acidentada do terreno neste local.

As cartografias representam a diferença entre os fluxos de um ambiente ao outro. Considerando a Rodoviária como ponto de partida, no sentido da Torre de TV, os caminhos são totalmente sinuosos, há poucas paradas de ônibus, poucas estações de bicicletas, muitas ciclovias, poucos rastros, caminhos pavimentados. No sentido do Congresso Nacional, os caminhos são mais lineares, há maior quantidade de paradas de ônibus e estações de bicicletas, há maior quantidade de rastros e caminhos a serem pavimentados, presença de maior circulação de pessoas. Pretende-se fazer uma análise sobre a morfologia dos caminhos no sentido Leste da Rodoviária e no sentido Oeste.



Figura 28: Rastros no espaço urbano – sentido Leste.
Fonte: Registro da própria autora.

Qual seria a tática que o indivíduo encontra para realizar seu caminho? É importante ressaltar que a maioria desses rastros são os caminhos vivenciados por motivo de estratégia ao utilizar o espaço em seu cotidiano. Pode até parecer óbvio, se a pessoa está em um local e ela necessita ir a outro ponto, ela não precisa dar a volta, provavelmente sua tática será atravessar pela hipotenusa (o lado de um triângulo retângulo, oposto ao ângulo reto).

Porém, o significado relacionado nas narrativas sobre a tática envolvida na escolha apreendida é a contemplação do espaço urbano. Os trabalhadores que limpam o chão do local contemplam o espaço, o turista se vislumbra com a amplitude, enquanto o fotógrafo admira os pássaros, o casal caminha desde o lago em direção a bandeira nacional e, o militar traz sua filha para admirar os ipês e outras árvores do cerrado.



Figura 29: Eixos de interseção na paisagem.

Fonte: Registro da própria autora.

Uma observação realizada sobre a leitura desse espaço é relacionada aos eixos de interseção. As calçadas entre os jardins urbanos cruzam entre si com as cicloviarias. As cicloviarias acompanham as vias laterais de alta velocidade. Paralela a esta via, observa-se a calçada com uma faixa de área verde e em sequência a ciclovia dando a mesma continuidade ao espaço urbano (Figura 30).



Figura 30: Ciclovias delimitadas por árvores.
Fonte: Registro da própria autora.

O que é curioso são as calçadas que se sobrepõe e se inter cruzam em meio ao espaço verde, de onde elas vêm e para onde esses rastros vão? Quais são os pontos de interesse entre um lado e outro do Eixo Monumental? Assim, buscamos analisar os significados dos caminhos para as pessoas que realizam seus percursos, para onde o indivíduo atenta seu olhar, quais os elementos marcantes do espaço urbano chamam sua atenção? Quais são os sentimentos e sensações envolvidas nas trajetórias humanas? As análises pretendem relacionar os pontos de conexão entre a partida e o destino dos caminhos, compreender como a mobilidade local é constituída a partir dos deslocamentos diários e sua relação com o espaço urbano.



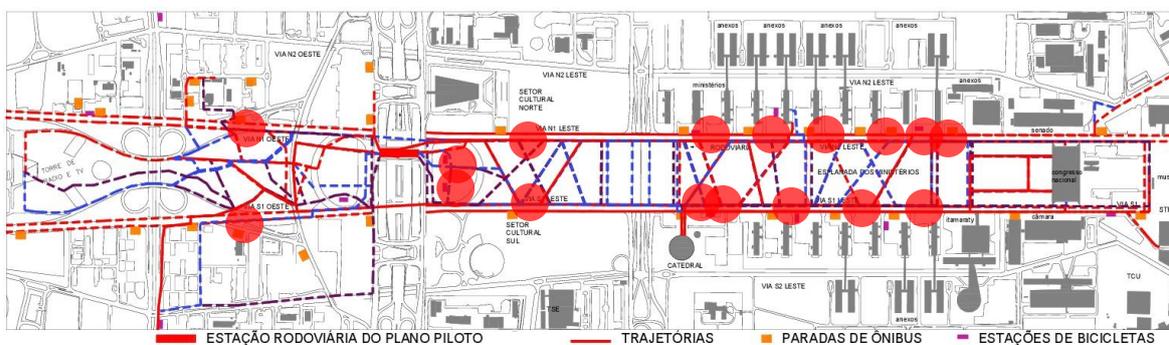
Figura 31: Rastros percebidos no espaço.
Fonte: Registro da própria autora.

Inter-relacionamos os rastros com a trajetórias narradas, há diversas narrativas com vivências completamente diferentes, desde garis a concursados, turistas a moradores locais, crianças, jovens e idosos. Os motivos pelo qual apreendem determinado espaço são diversificados, porém todos eles apontam seu olhar atento a algo relacionado ao espaço urbano, a natureza, ao amor à pátria, a sensação de monumentalidade e apreensões, todas elas, relacionadas com a contemplação do lugar. A pesquisa revelou que os caminhos podem ser de interesse turístico, gastronômico, esportivo, contemplativo, por questões relacionadas ao lazer e ao trabalho, ressaltando essa diversificação do uso do espaço.

5 ANÁLISE SEMIÓTICA E MORFOLÓGICA

A morfologia possui uma relação com o ambiente urbano nas relações e percepções enquanto a caracterização de usos pode se dar em um ambiente apreendido como lugar ou como espaço. O ambiente misto caracteriza os usos em um contexto em que o ambiente pode ser percebido como lugar e espaço ao mesmo tempo (FERRARA, 1981). O estudo semiótico de formas cartográficas de representação, tais como mapas, diagramas, maquetes, vídeos e imagens que exploram a apreensão sonora e visual, entre outros, são capazes de representar diferentes estruturas conceituais e terminológicas, a partir das relações. Isto foi produzido na análise do simbolismo do mapa, a partir da compreensão de sua linguagem cartográfica, isto é, o tipo de sistema de signos que é realizado no mapeamento, no processo de pesquisa de dados, na elaboração dos mapas e na análise das cartografias, compreendendo os significados decorrentes das narrativas.

As cartografias produzidas a partir do mapeamento do espaço demonstram que todas as calçadas institucionalizadas, e perpendiculares a via, estão direcionadas a uma parada de ônibus e/ou a uma estação de bicicletas. Observamos que os caminhos se direcionam a pontos de conexão com a mobilidade local, representada no mapeamento abaixo (Figura 32).



● Ponto de conexão entre as trajetórias

Figura 32: Mapeamento das trajetórias: conexão da mobilidade local .

Fonte: Produção da própria autora.

Os mapas, diagramas e cartografias, tais representações no processo de sintetizar pretendem que a cidade possa ser compreendida com um olhar, apreendida como forma sintética e como todo. Assim, o mapeamento e a sobreposição das narrativas perpassam por todo o território demarcado onde são visíveis os pontos de ligação entre as trajetórias. Os pontos de conexão representam todos aqueles pontos intermodais de conexão com a cidade, estações de metrô, de bicicletas e ônibus.

Os pontos de conexão refletem a relação entre as trajetórias (rastros e marcas no espaço) com a estrutura da cidade (estações intermodais de conexão). A relação que se dá entre os pontos de conexão e as trajetórias realizadas, a partir dos caminhos dos passantes, nem sempre foram relacionadas com a rodoviária do Plano Piloto e/ou com os sistemas intermodais de transportes, como bicicletas, ônibus e metrô. Os resultados significativos das trajetórias subjetivas não abordam a rodoviária como ponto de partida ou destino em seus percursos, em sua maioria, apesar de ser o ponto visual e simbólico para a leitura semiótica do território.

As trajetórias são subjetivas, por meio do qual os significados sociais foram transformados em sentidos subjetivos. Os sentidos subjetivos se dão a partir de determinações sociais, interação com o mundo físico, simbólico e social e reconhecimento de transformações sociais e históricas. Esse processo, mediado pela linguagem, foi capaz de construir uma interação com os indivíduos que apreendem a cidade. Essa apreensão resultou em sentimentos e emoções descritos na pesquisa por cada indivíduo ou grupo de pessoas que estavam sendo entrevistados. As emoções e sentimentos descritos e narrados foram categorizados, representados nas cartografias sensíveis, de acordo com o olhar atento do indivíduo. A partir da categorização das cartografias sensíveis, construímos uma relação entre a subjetividade do indivíduo e a escala da cidade.



Figura 33: Categorização das cartografias.

Fonte: Produção da própria autora.

Levando em conta a categorização e a pragmática do usuário, a sensação de amplitude do espaço resultante da escala monumental poderia ser apreendida em outra escala da cidade? Na escala gregária, por exemplo, as dimensões do espaço são reduzidas e concentradas. Nessa perspectiva, surgem as indagações, quais seriam os significados subjetivos das outras escalas da cidade, gregária e residencial? A falta de amplitude na

escala gregária se dá pela presença de edificações com gabaritos mais altos, propícios ao agrupamento. Na escala residencial há uma horizontalidade em massa das edificações, há o enquadramento das árvores, simetria das edificações e tratamento das fachadas. Em consequência, a atmosfera gregária acolhe a cidade no espaço concentrado concebido para o homem. Quais seriam as categorias de observação resultantes, em cada uma delas, a partir do olhar atento dos indivíduos?

Os significados resultantes das narrativas, categorizados nas cartografias, foram as palavras chave para análise dos rastros e marcas no espaço. A relação social do indivíduo, seu envolvimento com a cidade, num determinado espaço tempo é capaz de deixar heranças, marcas, em espaços históricos e culturais, e patrimônios a partir de suas representações sociais.

Os caminhos e trajetórias que as pessoas realizam e as emoções que consigo carregam também fazem parte da história e da construção de Brasília. Nessa perspectiva, buscamos analisar o olhar dos indivíduos que apreendem a zona monumental da cidade, levando em consideração sua ponte de acesso ao território estudado e o motivo da apreensão no local.



Figura 34: Categorias de observação: significados subjetivos.
 Fonte: Produção da própria autora.

As trajetórias foram categorizadas a partir do olhar atento do indivíduo, resultante das narrativas. O indivíduo se apresenta como parte fundamental desde sua apreensão no espaço, em que a infraestrutura oferecida pela cidade afeta diretamente e influencia suas emoções, até suas representações, marcas deixadas no tempo. Nesse sentido, as marcas, as representações sociais nos espaços também são heranças culturais do patrimônio. Dessa

maneira, os rastros representam as trajetórias subjetivas, que possui direta ligação com a escala de estudo da cidade, a zona monumental de Brasília.

A morfologia dos projetos implantados na escala monumental é caracterizada como símbolo do poder e do urbanismo moderno. O conjunto arquitetônico no centro da capital representa a plasticidade implantada em elementos representativos na história da cidade, que despertam sensações e emoções nas pessoas que realizam suas trajetórias e apreendem o território. A percepção de escala se dá pela grandiosidade dos espaços e circulação livre, adotada na concepção do urbanismo por Lúcio Costa (1957). Há realmente uma amplitude considerável dos gramados e vazios urbanos, quando comparada aos espaços residenciais.

A composição urbana que se impõe na escala monumental por sua amplitude, vai além dos marcos, uma pretensão arquitetônica prevalece. Dessa maneira, percebemos que a pretensão de simbolismos do arquiteto e do urbanista na escala monumental da cidade afetam nas emoções e significados subjetivos presentes nas narrativas. A produção do vídeo (Figura 35) permitiu a compreensão da trajetória visualmente e sonoramente permeando o território. Vozes deram vida às narrativas e conseqüentemente às trajetórias dos indivíduos que foram entrevistados. É possível perceber quando o ruído dos carros e ônibus entram em frequência com o áudio da gravação, é possível sentir o vento, o som dos pássaros, o caminhar dos pedestres, a amplitude do cerrado e por fim, o sino da catedral.

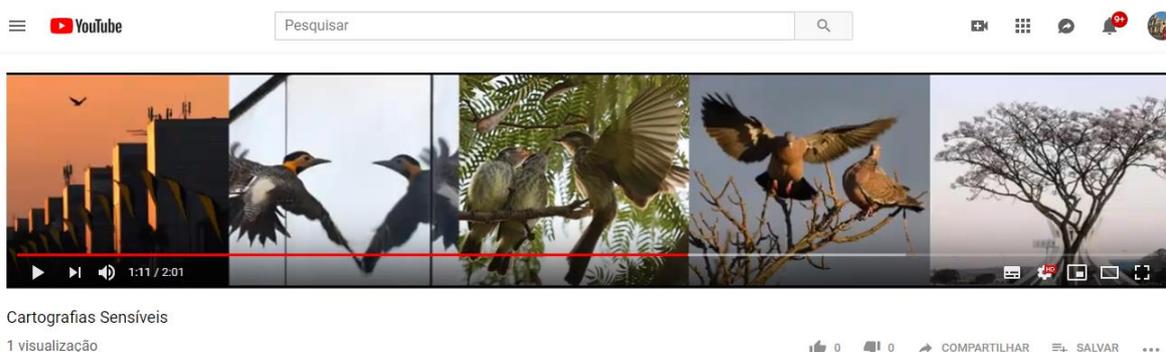


Figura 35: Cartografias sensíveis: vídeo.
Fonte: <https://youtu.be/XtpDQ512qW0>.

O vídeo traduz como a circulação livre está presente, como os indivíduos têm a liberdade de apreender os vazios urbanos a partir da escolha de suas trajetórias, criando possibilidades de cartografias e sobreposições. As sobreposições de trajetórias e/ou possibilidades delas, com as vozes, dão sentido à ocupação e uso do território. A escala monumental adquire, assim, a dimensão coletiva como uma expressão urbanística que acrescenta ao todo, como espaço de modulação livre que enfrenta a modelização da

linguagem. Ou seja, os passantes possuem a liberdade de circular livremente pelo território, e possuem a capacidade de criar sua própria dimensão estética sobre a cidade. Porém, a dimensão coletiva e modulação da cidade se tornou possível a partir da modelização da linguagem, previamente definida em seu planejamento.

Contudo, a estrutura oferecida por cada área segregada da cidade e assim, suas especificidades físico-espaciais definem as escalas e em consequências as sensações envolvidas. Assim, as escalas urbanas e respectivas características determinam suas estruturas físico espaciais necessárias à diversidade dos espaços e seus usos.

As relações entre projeto e cartografia da cidade foram identificadas a partir das trajetórias dos indivíduos entrevistados nos arredores da rodoviária do Plano Piloto de Brasília. As cartografias deram sentido às narrativas, a partir das apreensões urbanas, formas de pensar e sentir a cidade por meio do uso do espaço público. A representatividade dos caminhos humanos, utilizados pela população em suas ocupações, e experiências cotidianas, são significativos a partir das emoções dos indivíduos que permeiam a cidade.

A infraestrutura existente na cidade é refletida a partir do uso e ocupação do território, de forma que a sociedade, com suas amplas possibilidades de trajetórias, histórias, marcas, rastros e representações sociais, são as próprias características transformadoras no tempo e no espaço.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo desenvolvido permitiu apontar questões importantes entre a geografia social, os imaginários urbanos e a análise dos signos que compõe o espaço público. A apreensão do espaço público na produção das cartografias sensíveis, onde o indivíduo caracteriza suas apreensões, com foco na percepção coletiva, resulta em ações que fortaleçam os processos coletivos de identidades urbanas. Esse processo coletivo, ligado ao urbano, está diretamente relacionado ao imaginário da cidade.

A leitura do espaço urbano, elaborada a partir das narrativas urbanas produziram signos relacionados às trajetórias vivenciadas por usuários da rodoviária do Plano Piloto de Brasília. Os signos, analisados como aspectos do espaço urbano a partir das dimensões espaciais e temporais, representam como a circulação livre enfrenta a capacidade dos sistemas para produção de linguagens, sob novas formas de representação a partir de apreensões, percepções e significados sobre o uso do espaço urbano.

O objetivo central em analisar morfologicamente e semioticamente os índices espaciais e temporais a partir das cartografias urbanas e diagramas foi realizado a partir da mediação com a realidade, observação do território, entrevistas e compreensão dos significados extraídos das narrativas. A semiótica da cidade explica os significados a partir da pesquisa como representação dos aspectos cognitivos que cada indivíduo realiza produzindo a cartografia urbana. As narrativas urbanas produziram signos a partir dessas representações cartográficas. Nesse sentido, iniciamos o entendimento a partir dos rastros sobre Brasília que acontecem como uma forma subjetiva e própria dos indivíduos ao realizarem suas trajetórias.

Foram registrados os rastros no espaço urbano, a fim de fazer uma leitura semiótica sob o uso e ocupação da cidade. Observamos como as experiências cotidianas no espaço público são capazes, a partir do uso e da circulação, modelizada a partir da linguagem, de causar transformações no desenho urbano de Brasília. Partimos do entendimento de que a análise morfológica (estudo da forma) se relaciona com a organização da forma (sintaxe) e o tipo de significado (semântica) que essa organização da forma vai gerar a partir dos elementos que a compõe. Partindo da ideia de que a cartografia urbana se apresenta como uma imagem estática, o presente estudo possibilitou a elaboração de um vídeo que demonstra a cartografia em movimento, capacitando a interpretação sobre uma imagem dinâmica.

Essa dinâmica traduz a interpretação sobre a questão temporal envolvida na elaboração das cartografias. As cartografias representam a evolução de indivíduos e/ou grupos de indivíduos naquele espaço ao longo de um tempo curto, o tempo resultante daquele passeio. Ao mesmo tempo, as várias evoluções daqueles indivíduos naquele espaço modificam o espaço por um tempo mais longo do que o tempo de percurso do indivíduo. Assim, a leitura de dois tempos, o tempo imediato; aquele do percurso do indivíduo; e a somatória dos vários tempos dos vários indivíduos sobre sua ocupação e uso do espaço, são perceptíveis a partir das transformações apreendidas na cidade.

A questão espacial parte da rodoviária do Plano Piloto e dos vazios urbanos da esplanada dos ministérios. A princípio a rodoviária foi o ponto seminal para a leitura semiótica dos percursos dos indivíduos. Conforme o contato com os indivíduos, foi percebido que nem todos os passantes utilizam a rodoviária como ponto de apreensão naquele território. A grande maioria que faz o percurso, não é a partir da rodoviária, mesmo sendo um ponto visual e referencial do ambiente. A rodoviária possui uma arquitetura popular em contraponto ao poder e a arquitetura de simbolismos presente na esplanada. A compreensão dessa oposição da arquitetura de elite da esplanada e popular da rodoviária é resultante do estudo da geografia social. Construimos, assim, uma dialética entre o olhar de dois tipos de atores que fazem uso distinto daquele espaço; trabalhadores locais e turistas; sobre o percurso da limpeza e o percurso da contemplação, do lazer e do trabalho. Cada usuário tem um espaço próprio, uma própria esplanada, diante do olhar dos diversos tipos de turistas e dos diversos tipos de trabalhadores. Além disso, observamos a multiplicidades de usos que a esplanada tem, e sua capacidade de transformação para diferentes públicos, como em dias de desfile, em dias de shows, e em dias de manifestação. Onde os diversos atores possuem sua própria esplanada, com um olhar subjetivo. Um espaço que produz, assim, suas diversas possibilidades de imaginação sobre um ambiente construído. Observamos, como o projeto inicial abre essas possibilidades de mediação. Nesse contexto, cada indivíduo cria sua dimensão estética sobre o espaço. Uma dimensão estética com ponderação afetiva por parte de cada indivíduo, na qual suas emoções, heranças históricas, sentimentos e cultura estão relacionados a situações vividas.

Um exemplo da dimensão espacial, estética e temporal adquirida sobre o território estudado, foi a partir da Exposição Trajetória e Derivas. A Exposição foi realizada pela Universidade de Brasília, com apoio institucional do Espaço Cultural Renato Russo, Secretaria da Cultura e do Governo do Distrito Federal. O Programa da Pós-Graduação em

Design da Universidade reuniu na exposição, realizada em novembro de 2018, trabalhos realizados por cinco grupos formados por estudantes e profissionais cujos interesses vinculam-se a pensar territorialidades e urbanidades, compreender relações entre o habitante e o espaço habitado. Assim, a pesquisa se desdobrou na experiência de expor o trabalho nesta exposição, e as cartografias sensíveis, e humanas, promoveram a interação e produção de novos significados. A cartografia foi exposta com a planta livre, fixa no piso, para novas sobreposições, dadas a partir da interação com os visitantes (Figura 36).

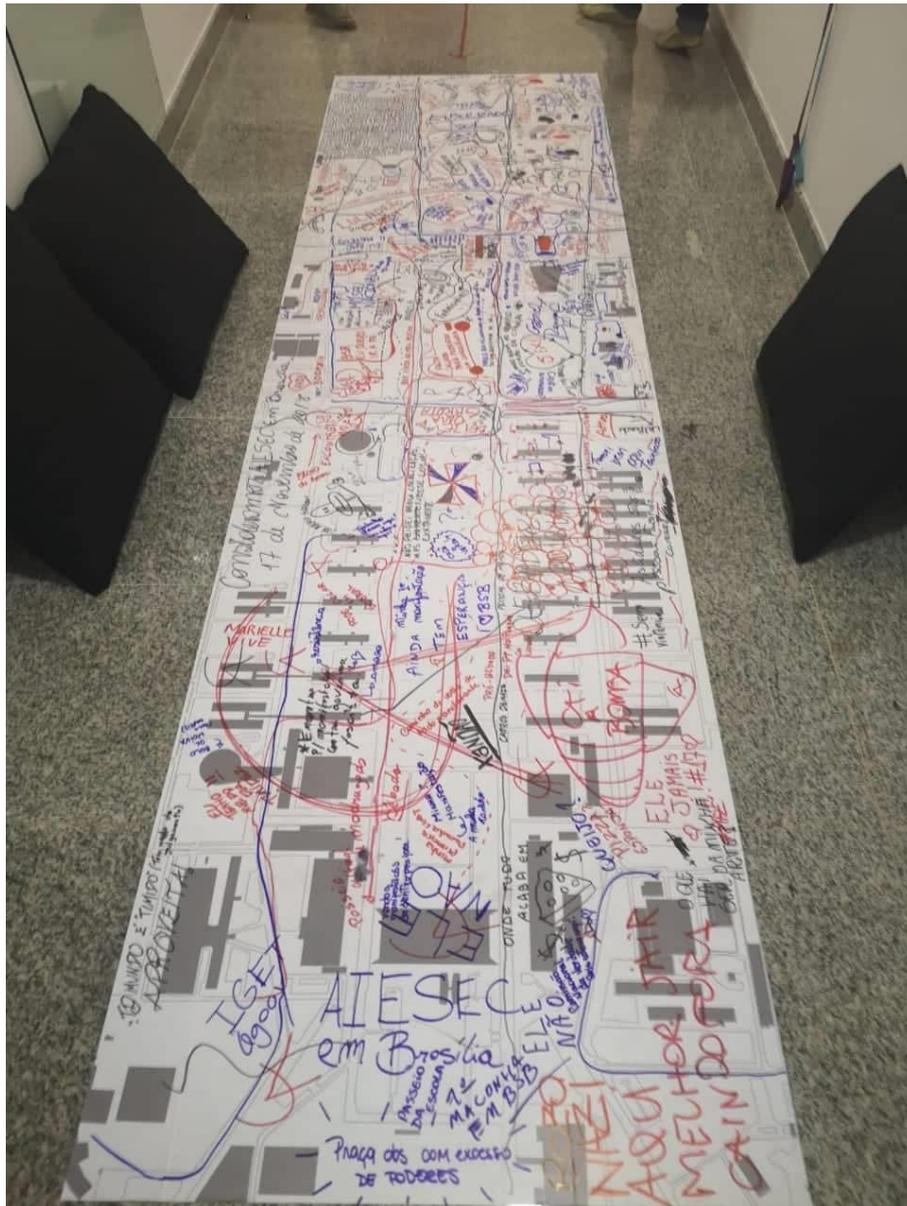


Figura 36: Cartografias sensíveis: exposição.
Fonte: Registro da própria autora.

As possibilidades de caminhos, sentimentos, ideias, vivência, emoções nas experiências cotidianas foram observados mediante o imaginário coletivo construído pelos visitantes da exposição. A cartografia resultante da interação produz uma diversidade de manifestações sobre os caminhos da cidade, sobre modos de vida da sociedade, significados daquelas pessoas que interpretaram a representação espacial. A aplicação das cartografias na exposição resultou na interação, diversas falas e manifestações políticas por parte dos indivíduos que passaram pela exposição, foram registradas. “Praça dos com excesso de poderes”, “ele não”, “liberdade”, “ainda tem esperança, Brasília”, “Marielle vive”, “minha primeira manifestação”, “resistência”, “ele nunca”, entre diversas outras, são exemplos das falas e experiências resultantes da cartografia exposta. A dominância política relacionada ao espaço resulta em uma segunda leitura, onde as intenções, tanto geográficas quanto simbólicas na consolidação do território, representadas pelo centro do poder, são foco de manifestações públicas. A leitura do espaço, retoma assim, e reforça os desequilíbrios do território em questão, onde há o contraponto entre o poder e o simbolismo presente na esplanada, onde se constrói a dialética entre os diversos tipos de atores, de olhares e de usos.

Contudo, a qualidade sintética e a capacidade que a cidade tem em promover diversas tipologias de representação, e possibilidades de análises sobre as escalas da cidade, possui potencialidades e abertura para novas pesquisas no futuro, levando em consideração as apreensões dos indivíduos no espaço tempo. As apreensões sensitivas dos indivíduos dentro da cidade podem resultar em infográficos e diagramas a partir de narrativas que qualificam e explicam o uso no espaço urbano. Assim, a cidade pode ser representada e compreendida por seu urbanismo fisicamente construído, onde as sensibilidades e apreensões revelam o efeito imaginário dos cidadãos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BHABHA, Homi. O local da cultura. Belo Horizonte: EDUFMG, 2001.

BRANCO, Castello; CAMPOS, Maria Cecília. **Brasília: narrativas urbanas**. 2009.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**, 1990.

CAMARA, Rogério José; SANTOS, Fátima A. dos. **Urbanidades: mediações**. Brasília, Esteriográfica, 2017.

COSTA, Cléria B.; BARROSO, Eloísa P. **Brasília – Diferentes olhares sobre a cidade**. Brasília, UnB, 2010.

COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. ArPDF (Arquivo Público do Distrito Federal), 1957.

CRULS, Luis. **Comissão de exploração do Planalto Central do Brasil: relatório apresentado a Sua Excelência o ministro da Indústria, das Vias e das Obras Públicas**. Rio de Janeiro: Lombaerts & Co., 1894.

FERRARA, Lucrécia d'Alessio. **A estratégia dos signos**. São Paulo, 1981.

_____. **Do desenho ao design: um percurso semiótico?** in Galáxia, v. 4, n. 7. São Paulo: Educ, 2007. p. 47 a p.58.

FERRAZ, Carolina. R.; SANTOS, Fátima A. dos. **Uma análise semiótica de infografias e diagramas que explicam o Plano Piloto**. Congresso P&D, Joinville, 2018.

_____. **Sejamos transitórios: tempo, espaço e alegoria analisados a partir de cartazes e pichações em Brasília**. Congresso Intercom, Joinville, 2018.

GUIDONI, Enrico. **Idée de ville, projet de ville**. In: GUÉRY, François (Coord). Paris: Champ Vallon, 1984.

GREIMAS, Algirdas; COURTÉS, Joseph. **Dicionário de semiótica**. São Paulo: Cultrix, 1994.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. Edições Loyola, 2000.

IANNI, Otávio. **A ideia do Brasil Moderno**. São Paulo: Brasiliense, 1922.

LEITÃO, Francisco et al. **Brasília: 1960 2010: passado, presente e futuro**. 2009.

LOTMAN, Iuri. M. **La semiosfera I: semiótica de la cultura y del texto**. Madrid: Edições Cátedra, 1996.

_____. **La semiosfera II: semiótica de la cultura y del texto, de la conducta y del espacio**. Ed. Desidério Navarro. Madrid: Cátedra, 1998.

- LYNCH, Kevin. **The image of the city**. MIT press, 1960.
- MORIN, Edgar. **A cabeça bem-feita**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2000.
- PEIRCE, Charles Sanders. **Semiótica**. Trad. José Teixeira Coelho Neto. 1977.
- PEREC, Georges. **Especies de espacios**. Editorial Montesinos, 2003.
- VIDAL, Laurent. **De nova Lisboa a Brasília: a invenção de uma capital (séculos XIX – XX)**. Editora Universidade de Brasília, 2009.
- SANTAELLA, Lúcia. **Matrizes da linguagem do pensamento: sonora, visual, verbal**. São Paulo: Iluminuras, 2001.
- SANTOS, Fátima Aparecida dos. **Ruídos cotidianos e fragmentos de pertencimentos na paisagem urbana**, 2015.
- _____. **A relação centro e periferia em Turim: uma leitura semiótica de ações artísticas em Barriera di Milano**, 2017.
- SANTOS, Milton. **Técnica, espaço e tempo**. São Paulo, Hucitec, 1994.
- SILVA, Armando. **Imaginarios urbanos, hacia el desarrollo de un urbanismo desde los ciudadanos**. Convenio Andrés Bello, 2004.
- TURCHI, Peter. **Maps of the imagination: the writer as cartographer**. San Antonio: Trinity University Press, 2004.

ANEXOS

ANEXO 1: FORMULÁRIO

Temporalidades - Rotinas

1- Com que frequência você transita por esses caminhos?

- . Diariamente;
- . Semanalmente;
- . Raramente;
- . Primeira vez.

2- Com qual objetivo geralmente você frequenta este local?

- . Lazer;
- . Trabalho;
- . Gastronomia;
- . Esportes.

Qualificações urbanas - Sensibilidades

3- Como você qualificaria as sensações sentidas em suas trajetórias?

- . Agradável;
- . Estressante;
- . Tranquilo;
- . Vazio;
- . Aglomerado.

4- Enumere três necessidades para realização da mobilidade no local.

5- Qualifique os seguintes aspectos do espaço urbano:

(1= muito ruim; 5= muito bom):

- . Segurança;
- . Limpeza;
- . Acessibilidade;
- . Recreação;
- . Estética;

. Transporte público.

Qualidades urbanas - Cidade

6- O que mais atrai o seu olhar ao transitar por esse espaço, o que mais chama sua atenção?

7- Enumere três lugares representativos presentes em suas trajetórias.

8- Como você percebe seu trajeto?

. Alegre;

. Triste;

. Seguro;

. Perigoso;

. Confortável;

. Exhaustivo.

9 – Faça uma narrativa sobre suas trajetórias, descreva seus percursos.