



Universidade de Brasília

INSTITUTO DE ARTES - IDA
DEPARTAMENTO DE DESIGN

ANA CAROLINA DE SOUZA DANTAS

**A "RODÔ": UMA ANÁLISE DE COMO OS AFETOS E A
TERRITORIALIDADE CONSTROEM ESPAÇOS SIMBÓLICOS
DA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA**

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Brasília
2023

ANA CAROLINA DE SOUZA DANTAS

**A "RODÔ": UMA ANÁLISE DE COMO OS AFETOS E A
TERRITORIALIDADE CONSTROEM ESPAÇOS SIMBÓLICOS
DA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como parte dos requisitos à obtenção do título de Bacharela em Design Programação Visual pela Universidade de Brasília.

Orientadora: Professora Doutora Daniela Pereira
Barbosa

Brasília
2023

Dedico este trabalho a todos que vieram antes de mim para que pudesse estar aqui.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todas as pessoas que contribuíram com a minha formação acadêmica e profissional. Em especial, as Marias da minha vida: Maria Ester que foi minha maior fonte de inspiração, a Olga Maria que me acompanha desde sempre e a Maria Vitória pelo ombro amigo.

À Universidade de Brasília que foi minha casa, em especial ao programa de Assistência Estudantil por me permitir concretizar o meu sonho: permanecer no ensino superior. E todos os seus professores que sempre proporcionaram um ensino de alta qualidade.

E em especial agradeço à minha orientadora, Daniela Pereira Barbosa, pela sua dedicação e paciência durante o projeto, por me ancorar nessa grande montanha russa que é a pesquisa. Seus conhecimentos fizeram grande diferença no resultado final deste trabalho.

Esta menina | tão pequenina | quer ser bailarina.
Não conhece nem dó nem ré | mas sabe ficar na ponta do pé.

Bailarina - Cecília Meireles

RESUMO

Este trabalho analisa e discute como afetos e territorialidades são capazes de construir espaços simbólicos da Rodoviária do Plano Piloto de Brasília. O ponto de partida foi resgatar a imagem desse espaço que foi formulada no projeto urbanístico de Lucio Costa, comparando-a à sua ocupação atual. Para tal foi necessário compreender as dinâmicas afetivas encontradas na Rodoviária do Plano Piloto, bem como seus espaços de permanência, passagem e identidade, e a relação do encontrado entre o aparato modernista projetado por Lucio Costa e a rodoviária territorializada e vivida. A seguinte pergunta norteou a análise: "como a rodoviária do Plano Piloto conversa com as contradições e complexidades de Brasília?", o que guiou também o método de pesquisa. Em um primeiro momento, a partir de análise bibliográfica, que consistiu em revisão teórica, buscou-se entender o processo de estruturação da Rodoviária do Plano Piloto tendo como referência a expectativa de seu projeto e os modos de concretização do espaço. O método também consistiu na realização de entrevista e criação de uma ferramenta interativa para discutir como e de que forma os processos expropriativos, as dinâmicas afetivas e territorialidade construíram a paisagem da Rodoviária do Plano Piloto, em uma perspectiva que considerou a participação ativa dos usuários do espaço. Como principais resultados, identificou-se como muitas narrativas e afetos construídos sobre a Rodoviária do Plano Piloto são indissociáveis da qualidade do serviço ali prestado, destacando-se descrições e memórias negativas sobre o transporte público e manutenção do espaço. Apesar disso, percebe-se uma expectativa com relação ao potencial agregador e transformador do espaço, pois referências afetivas positivas também estavam presentes nas descrições dos usuários. Por fim, percebe-se como a complexidade da Rodoviária do Plano Piloto reflete a própria estruturação de Brasília como capital planejada, pois contradições e expectativas relativas a ambos os espaços compõem a construção simbólica da rodoviária.

Palavras chaves: Rodoviária do Plano Piloto, Território, Dinâmicas afetivas, Territorialidade, Habitar e Patrimônio.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 01 - Escalas de Brasília..... | 13 |
| Figura 02 - Cruzamento dos eixos Monumental e Viário, 1957..... | 16 |
| Figura 03 - Planta da Cidade de Brasília..... | 19 |
| Figura 04 - Implantação da Rodoviária do Plano Piloto, croquis de Lúcio Costa..... | 20 |
| Figura 05 - Malha e planta da cidade de renascentista de Palmanova, na Itália..... | 20 |
| Figura 06 - O então presidente Juscelino Kubitschek e o arquiteto Lúcio Costa..... | 22 |
| Figura 07 - Croqui de Lucio Costa e o projeto da Unidade Vizinhança em Brasília...23 | |
| Figura 08 - Cortada por diferentes vias nas direções norte/sul, leste/oeste a Rodoviária funciona como elemento de articulação viária em forma de “H”..... | 28 |
| Figura 09 - Planos da Rodoviária do Plano Piloto..... | 29 |
| Figura 10 - Implantação topográfica da Rodoviária do Plano Piloto..... | 31 |
| Figura 11- Referências de Lúcio Costa para a Rodoviária do Plano Piloto..... | 33 |
| Figura 12 - Croquis de Lucio Costa para a Rodoviária do Plano Piloto, 1957..... | 34 |
| Figura 13 - Subsistema contexto x atividade x apropriação..... | 36 |
| Figura 14- Movimentação na Rodoviária do Plano Piloto em Horário de pico..... | 37 |
| Figura 15- Esquema representativo do movimento natural..... | 38 |
| Figura 16 - Densidade Urbana x Distância do Centro (CBD) - 2015..... | 40 |
| Figura 17 - Plataforma Rodoviária..... | 45 |
| Figura 18 - Venda de produtos e comércio ambulante na Estação Rodoviária..... | 48 |
| Figura 19 - Venda de produtos e comércio ambulante na Estação Rodoviária..... | 49 |
| Figura 20 - Página no facebook “Histórias de Brasília.”..... | 54 |
| Figura 21 - Festival Latinidades ocupa a Rodoviária do Plano Piloto..... | 55 |
| Figura 22 - Manifestantes fazem ato contra o aumento das tarifas..... | 55 |
| Figura 23 - Usuários compartilham vivências, experiências e encontros | 56 |
| Figura 24 - Abertura de capítulo e estratégia de quebra de ritmo..... | 59 |
| Figura 25 - Caracterização do público espelhando a circulação majoritária..... | 60 |
| Figura 26 - Diagrama com as principais características apontadas para a Rodoviária do Plano Piloto e para o Plano Piloto..... | 61 |
| Figura 27 - Diagrama com as principais características apontadas para a Rodoviária do Plano Piloto nas respostas de usuários com mais de 40 anos..... | 62 |
| Figura 28 - A Pastelaria Viçosa..... | 66 |
| Figura 29 - Nuvem de palavras | 69 |
| Figura 30 - Relações cromáticas com a Rodoviária do Plano Piloto..... | 69 |
| Figura 32 - Como os usuários definem o Plano Piloto..... | 70 |
| Figura 33 - Exemplos de mapeamento afetivo..... | 73 |
| Figura 34 - Mapa afetivo apresentando um mapa mental de um espaço..... | 74 |
| Figura 35 - Referências usadas no processo de construção do painel interativo..... | 75 |
| Figura 36 - Tags Finais..... | 79 |

| | |
|--|----|
| Figura 37 - Processo de vetorização, definição de estratégias de representação e resultado final..... | 80 |
| Figura 38 - Estratégias de representação e de orientação do usuário pelo mapa: iniciação de pontos identificatórios..... | 81 |
| Figura 39 - Referências para o sistema de identificação de caminhos..... | 81 |
| Figura 40 - As linhas largas na planta do Pavimento, à esquerda, são uma representação técnica de um piso tátil, usado para que pessoas com algum grau de deficiência visual possam se orientar..... | 82 |
| Figura 41- O resultado: um painel interativo em formato 42 x 80 cm..... | 82 |
| Figura 42 - Materiais e processo de montagem..... | 83 |
| Figura 43 - O painel foi fixado..... | 84 |
| Figura 44 - Interações com o Painel e o resultado ao fim da intervenção..... | 84 |
| Figura 45 - Esquema mostrando a organização da Rodoviária do Plano Piloto..... | 85 |
| Figura 46 - Detalhes do mapa afetivo..... | 86 |
| Figura 47 - Empecilhos, comércio e tempo de espera..... | 86 |
| Figura 48 - Reações relacionadas a um serviço..... | 87 |
| Figura 49 - Marcações de reações emocionais..... | 87 |
| Figura 50 - O Detalhes do Painel interativo..... | 88 |

LISTA DE QUADROS

| | |
|--|----|
| Quadro 01 - Distribuição dos pavimentos da Rodoviária do Plano Piloto..... | 30 |
| Quadro 02 - Atores e permanências. Construída por meio da observação in loco.... | 44 |
| Quadro 03 - Perguntas de afetos e memória..... | 63 |
| Quadro 04 - Catalogação, agrupamento e sintetização de atividades..... | 76 |
| Quadro 05 - Catalogação, agrupamento e sintetização de atividades..... | 77 |
| Quadro 06 - Sistematização de emoções e atividades que acontecem no espaço... | 77 |
| Quadro 07 - Processo de escolha dos ícones | 78 |
| Quadro 08 - Processo de escolha de ícones para as reações emocionais..... | 79 |

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|---------|---|
| CLNCF | Comissão de Planejamento de Localização da Nova Capital |
| CUB | Conjunto Urbanístico de Brasília |
| NOVACAP | Companhia Urbanizadora da Nova Capital |
| GDF | Governo do Distrito Federal |
| GEDEG | Gerência de Demografia, Estatística e Geoinformação |
| IAB | Instituto dos arquitetos do Brasil |
| JK | Juscelino Kubitschek |
| NOVACAP | Companhia Urbanizadora da Nova Capital |
| PDAD | Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio |
| RA | Região Administrativa |
| DFTrans | Sistema de Bilhetagem Automática do Transporte Urbano |
| AGEFIS | Secretaria de Estado de Proteção da Ordem Urbanística do Distrito Federal |
| UnB | Universidade de Brasília |

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| 1. INTRODUÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO..... | 12 |
| 2. PERSPECTIVA HISTÓRICA DA RODOVIÁRIA E DA CIDADE..... | 16 |
| 3. A RODOVIÁRIA..... | 28 |
| 5.1 Contexto e atividade: conceitos e debate..... | 37 |
| 5.3 Apropriação e o habitar..... | 50 |
| 6. FORMULÁRIO, RESPOSTAS E DISCUSSÃO..... | 58 |
| 6.1. Achados e entendimentos - Bloco de Caracterização..... | 59 |
| 6.2 Afetos e memória ou como o espaço é narrado..... | 63 |
| 6.3 Cultura visual ou como o espaço é percebido..... | 68 |
| 7. MAPA AFETIVO: COMO OS USUÁRIO REPRESENTAM O ESPAÇO..... | 73 |
| 7.1 Processo de pesquisa e criação das estratégias de mapeamento..... | 75 |
| 7.2 Processo de montagem, interações e achados..... | 83 |
| 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 89 |
| 5. BIBLIOGRAFIA E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... | 91 |

1. INTRODUÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO

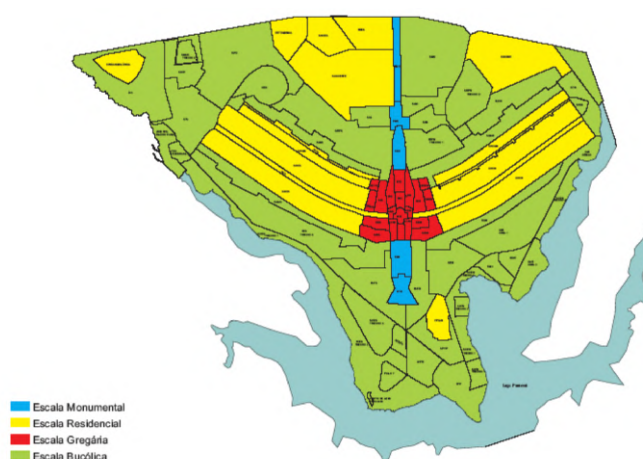
Brasília, capital planejada do Brasil, inaugurada em 1960, é atualmente uma metrópole complexa e multifacetada, com uma ocupação urbana bem maior do que o seu núcleo original, o Plano Piloto, resultado do projeto de Lucio Costa, vencedor do concurso da nova capital em 1957. A capital do Brasil é, dentre muitas coisas, a edificação de um plano de desenvolvimento e o assentamento de imaginários de como o país deveria ser. Tal projeto teve sua gênese ainda durante o reinado de Dom João VI (1808-1821), sendo revisitada no processo de Independência por José Bonifácio (1821-1824), apropriado pela República nascente em 1889 e pela República Nova e o Estado Novo (1930 e 1955) e sendo finalmente construída a partir de 1957 durante o governo de Juscelino Kubitschek. Um aspecto crucial do projeto para Brasília é a setorização de atividades por áreas da cidade, em que previa-se uma separação entre as zonas cívica, residencial e comercial, por exemplo.

Como se sabe, o Plano Piloto de Brasília possui um formato bastante associado a um "avião", sendo as "asas" as áreas predominantemente residenciais – Asa Norte e Asa Sul – e o "corpo" do avião o Eixo Monumental, área prevista para abrigar, entre outros, edifícios simbólicos e representativos da cidade, como o Congresso Nacional, a Praça dos Três Poderes e a Catedral. É um projeto que buscava contrapor e reestruturar relações sociais predominantes em outras cidades do país, em especial no Rio de Janeiro, como apontado por Vidal (2009), sendo assim, Brasília foi uma cidade desenhada para representar uma nova ordem social, urbana e transmitir os valores de um Brasil moderno, lançando mão da ideia equivocada de que uma nova cidade moderna iria ser capaz de criar uma nova sociedade que, nessa ótica, seria igualitária e desenvolvida, como o Brasil Moderno deveria ser, (MARIZA, V.; ANGÉLICA, M, 2007).

A proposta utópica de Brasília de superar as desigualdades sociais, como se sabe, não se concretizou. Contudo, o seu projeto urbanístico foi objeto de proteção desde a inauguração da cidade, alegando-se a necessidade de conservar o seu projeto original: em termos familiares, o "avião", formado pelo cruzamento dos eixos, o rodoviário e o monumental. Como consequência, a parte reconhecida como

Patrimônio Mundial pela Unesco, em 1987, que corresponde à área Central da cidade e seu entorno imediato, denominada Conjunto Urbanístico de Brasília - CUB, tornou-se acessada por classes mais abastadas, enquanto as bordas do quadrilátero, por trabalhadores menos favorecidos. Segundo Barbosa (2021) a legislação de tombamento, o Decreto nº 10.829/1987, define que o projeto estruturou-se em quatro escalas de preservação: Residencial, Comercial, Gregária e Bucólica, Figura 01. As três primeiras já estariam presente no relatório do plano-piloto em 1957, e a última teria sido inserida pelo arquiteto Ítalo Campofiorito em 1987 para traduzir áreas verdes presentes no relatório citado. Todas as quatro foram elaboradas graficamente pela primeira vez por Campofiorito em 1985, com o aval de Lúcio Costa.

Figura 01 - Escalas de Brasília.



Fonte: IPHAN¹

O tombamento da CUB aprofundou a dicotomia Brasília **Idealizada x Viva**, pois segundo Peres (2019) a análise de Brasília passa por três dimensões: a patrimonial – a Brasília Idealizada –, a experimental – a Brasília praticada – e a socioterritorial – a Brasília realizada. Assim, Brasília não é formada por uma simples oposição do Plano Piloto com as cidades satélites, mas é marcada por uma separação social e econômica. Separação que não surgiu com o tombamento mas que foi aprofundado por ele. Peres (2019) aponta há inúmeras Brasília dentro de uma só, “cuja alma não estaria no Plano Piloto, mas nas cidades-satélites”

1

http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/lcomos_brasil_aviao_area_entorno_atualizando_discussao_preservacao_brasilia.pdf

Em meio a este cenário, está a Rodoviária do Plano Piloto, elemento previsto no projeto da cidade, situado no centro da cidade, que congrega elementos do idealizado e do vivido, ao funcionar como centro simbólico para o Distrito Federal como planejado, mas se posicionar como um espaço popular que com as contradições sociais que a Brasília idealizada visava combater.

Este projeto surgiu do anseio de estudar a Rodoviária em uma perspectiva mais ampla do que seu aspecto funcional. Para tanto, o debate buscou entender o local em uma perspectiva histórica, considerando a idealização e estruturação da Rodoviária dentro do processo de construção e evolução de Brasília.

Além disso, este texto discute a paisagem da rodoviária considerando aspectos simbólicos, espaciais, culturais, trazendo ainda uma visão empírica sobre o local. A proposta é entender como as pessoas interagem e se apropriam da "rodô", que muitas vezes é percebida a partir de imagens negativas associadas, entre outros, a serviços públicos ineficientes, falta de manutenção adequada ou mesmo problemas sociais, como pessoas em situação de rua no local. Uma questão que norteou a pesquisa é: como a imagem da rodoviária enquanto parte da idealização da monumentalidade de Brasília convive com imagens outras que se expandiram e se sobrepuseram ao longo do tempo, contribuindo para a complexidade do espaço?

A pesquisa, dentro do Departamento de Design, dialoga com áreas como arquitetura e urbanismo, história da cidade, sociologia e design urbano. A partir de uma perspectiva transdisciplinar, uma visão do design enquanto processo foi fundamental para estruturar as diretrizes do projeto. Além disso, a prática projetual do design foi imprescindível para avaliar as percepções das pessoas com relação ao espaço da Rodoviária. Isso porque um dos produtos resultantes da pesquisa é um mapa impresso, interativo, em que pessoas foram incentivadas a manifestar suas impressões e traçar seu percurso no espaço, trazendo ao debate uma interação voluntária representativa das relações de afeto e representação com aquele espaço.

O Objetivo Geral da Pesquisa é analisar a Rodoviária pelos seus afetos e pela territorialidade, isto é, a construção do seu espaço pelas relações apropriadas. Os objetivos específicos são entender a construção da Rodoviária dentro da dicotomia Brasília Idealizada e Brasília Viva, compreender a relação dos usuários com a Rodoviária por meio de questionário e painel interativo, e por último, verificar

em que medida a imagem da Rodoviária enquanto edifício se confunde com seus serviços prestados. Os métodos utilizados para a análise foram a revisão de literatura e pesquisas qualitativas.

Como metodologia de pesquisa foi usada a revisão de literatura para se compreender a Rodoviária do Plano Piloto com o objeto: como ela pode ser definida, de onde veio? Como pode ser descrita e entendida conceitualmente. E para visualizar a Rodoviária do Plano Piloto enquanto objeto construído por percepção coletiva usou-se as ferramentas da escuta qualitativa: (1) a formulação de um questionário com perguntas específicas que buscavam medir a relação entre as pessoas e a rodoviária; e (2) a confecção de um painel interativo que resultou na construção de mapa afetivo que da Rodoviária do Plano Piloto.

Este texto está dividido em 3 capítulos: o primeiro capítulo, chamado Perspectiva histórica da Rodoviária e da cidade, se concentra em uma análise histórica da rodoviária e sua relação com Brasília, a fim de entender as intenções subjetivas do projeto de Brasília e entender como a Rodoviária se insere nesse processo. Alguns autores importantes nesse aspecto foram Peres (2019), Vidal (2009) e Barbosa (2021). O segundo capítulo, intitulado A rodoviária, descreve e discute a construção da rodoviária enquanto aparato, atores, território e afetividade, que constituem a apropriação simbólica. Autores como Silva (2018), Corullon (2012), Siqueira (2016),Hutta (2019) e Raposo (2019) foram essenciais nesse sentido, ampliando o debate sobre como esses conceitos se aplicam na discussão sobre a Rodoviária. No terceiro, e último capítulo, chamado Resultados, nos aprofundamos na identificação e discussão das relações entre as pessoas e a rodoviária, em que trazemos a análise dos questionários respondidos e do Mapa Interativo proposto. Um ponto crucial nessa discussão é o modo como o design enquanto meio para propor uma linguagem visual foi essencial para mediar as ferramentas de interação propostas no mapa. Por fim, as Considerações Finais retomam os principais pontos debatidos ao longo da análise, reforçando o modo como os afetos e territorialidades podem auxiliar na construção do espaço simbólico da Rodoviária do Plano Piloto.

2. PERSPECTIVA HISTÓRICA DA RODOVIÁRIA E DA CIDADE

*Loucos profetas previram a tua existência milênio atrás
E nos seus mapas marcaram o centro do mundo e nele tu estás*
Brasília – Guilherme Arantes

Quando assumiu o poder em meados dos anos 50, Juscelino Kubitschek trouxe como meta de governo fazer o Brasil prosperar 50 anos em apenas 5, tempo de seu mandato. Isso foi levado adiante por meio do plano de metas, fortalecimento da indústria de base e angariação de investimento estrangeiro. O projeto de interiorização do poder que advinha das suas ambições políticas ecoou nos anseios de uma nova capital no coração do Brasil, que já vinha sendo ativamente debatida nos meandros da política. O território do futuro Distrito Federal já havia sido delimitado por Jerônimo Coimbra em 1948 e escolhido pela Comissão de Planejamento de Localização da Nova Capital (CLNCF) em 15 de abril de 1955 como território da nova capital, sendo que o estado de Goiás começou a expropriar o retângulo em 31 de Dezembro do mesmo ano. Quando assumiu o cargo em 31 de Janeiro de 1956, Juscelino Kubitschek tinha todo o anteparo para levar adiante a construção da capital no Planalto Central, vide Figura 02.

Figura 02 - Cruzamento dos eixos Monumental e Viário, 1957. A imagem representa o início dos trabalhos de construção da Nova Capital do Brasil.



Fonte: Mário Fontenelle/Arquivo Público do Distrito Federal

É importante frisar que a cidade capital nasceu com o propósito de ser a expressão, a forma do desejo de mudança, de modernização e de prosperidade de um Brasil que deveria existir no futuro, ou seja, representava os anseios do porvir, e as escolhas urbanísticas e arquitetônicas espelhavam isso. A Brasília construída, composta pelo Plano Piloto e suas imediações, é desenhada com linhas e curvas simetricamente postuladas. Associada ao ideal cartesiano de um racionalismo instrumentalizado, a geometria é ponto fundamental para projetar essa Brasília como uma cidade modernista, não como propósito, mas como parte de racionalismo geométrico que caracteriza o movimento modernista na arquitetura e no urbanismo: a forma segue a função.

Para chegar ao desenho dessa Brasília que foi construída, a CLNCF foi substituída pela Comissão de Planejamento da Construção e Mudança da Nova Capital que se tornaria a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap), responsável pelo projeto e pelas obras necessárias para levantar essa utopia no Planalto Central. Nesse cenário já havia um lugar e mão de obra, faltava a imagem e o projeto, e tal coisa foi estruturada a partir do Concurso de Projetos da Nova Capital, que a Novacap lançou para urbanistas e engenheiros em 1957.

Lucio Costa foi o grande vencedor do concurso da Novacap. O seu projeto chamou atenção do Júri, em muito, pela funcionalidade transcrita nas decisões projetuais. O próprio Costa aponta no Relatório para o Plano Piloto que “ela [Brasília] deve ser 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” (Relatório do Plano Piloto, 1957). Civitas como civilizadora, organizando a vida urbana e política, ordenando os fluxos de forma clara e sem cruzamentos, transitando do público para o privado sem muros ou divisas, racionalizando os usos da cidade que nasceria.

O projeto de Lucio Costa focou no caráter administrativo da cidade e na diferenciação do seu plano urbanizador de outras cidades brasileiras, em principal a do Rio de Janeiro, até então capital do Brasil. A "cidade maravilhosa", por sua vez, já havia passado por uma grande estruturação urbana no início do século XX, o plano urbanizador de Pereira Passos, que priorizou o caráter higienista pela demolição de cortiços no centro da cidade. Isso, contudo, não foi capaz de resolver os problemas

sociais existentes, tanto que a cidade ainda convive com graves dificuldades de ordem urbana e social, como a falta de moradia, precariedade e violência urbana.

Em seu livro sobre processos e iniciativas para a interiorização da capital, Laurent Vidal (2009) discorre sobre como um plano só pode ser disruptivo se comparado a algo inovador e se diferenciar de algo que existe, e também ressalta como o projeto urbano de Lucio Costa, em boa parte, é resposta direta aos problemas vistos no Rio de Janeiro. O Brasil moderno, assim, exigia uma capital moderna, capaz de expressar nacional e internacionalmente a imagem deste Brasil, em que o poder do estado estivesse no centro, reestruturando a ordem social, ordenando os espaços e os seus usos, prevendo o seu desenvolvimento e crescimento.

Na apreciação do júri, colegiado composto por membros da Novacap, representantes do Instituto dos arquitetos do Brasil (IAB), arquitetos e estrangeiros renomados à época, o projeto de Lucio Costa, teria sido único, nas palavras do parecer do Júri, cujos:

“elementos podem ser prontamente apreendidos: o plano é claro, direto e fundamentalmente simples – como, por exemplo, o de Pompéia, o de Nancy, o de Londres feito por Wren e o de Paris de Louis XV.” Apreciação do júri. In: Relatório do Plano Piloto de Brasília, p. 35, 2018.

O plano-piloto, conforme exposto, seria simples, claro e capaz de traduzir os anseios modernizantes, além de conversar com o espírito da época e com as técnicas vigentes. E por ser tão sumário, em poucos croquis e em poucas páginas, apresentava-se, simbolicamente, como uma capital deveria ser (Pessoa, J.S.B, 2016). Mostraria, nessa ótica, como iniciar e crescer, como se articular e ocupar, , vide Figura 03, traduzindo em forma o que seria Brasília: a cidade imaginada para representar o Brasil como um país do futuro. A cidade-capital foi desenhada para promover a integração nacional e regional, pois se pensava à época promover a interiorização do poder republicano, fazendo com que o desenvolvimento, a riqueza e o poder econômico fizessem o mesmo roteiro, trazendo assim, desenvolvimento nacional. Esse pensamento advém de modelo filosófico e político que via o estado republicano como agente fundamental de um ordenamento social, que o estado poderia interferir, e que com a sua interferência o estado poderia mudar como o corpo social interage consigo e com o espaço.

Figura 03 - Planta da Cidade de Brasília, em encarte da Revista Brasília da década de 1960.



Fonte: Revista Brasília, 1961, presente em Corullon (2013) . Referência primária: Arquivo Público do Distrito Federal ²

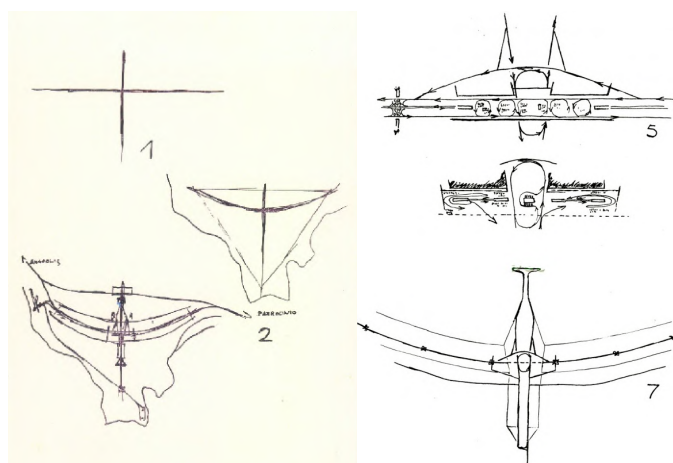
Costa começa seu plano delimitando dois eixos em cruz, como mostrado na Figura 04, e posteriormente curvando o eixo longitudinal para se adequar à topografia do terreno. Assim, ele:

“[...] simbolicamente se refere à epopéia de conquista do território americano e as cidades ocidentais de origem romana. A sua urbis é organizada em torno destes dois eixos que se cruzam, orientados como os cardus e decanos romanos nos sentidos norte-sul, eixo rodoviário-residencial, e leste-oeste, cívico-administrativo denominado no plano de eixo monumental.” (Pessoa, J.S.B, p.04, 2016).

A Cruz representa a civilidade vestindo o projeto que Lucio Costa cita como simples e despropositado.

²<https://www.arpdf.df.gov.br/revista-brasilgia/>. Disponíveis edições de Jan/1957 a Dez/1960.

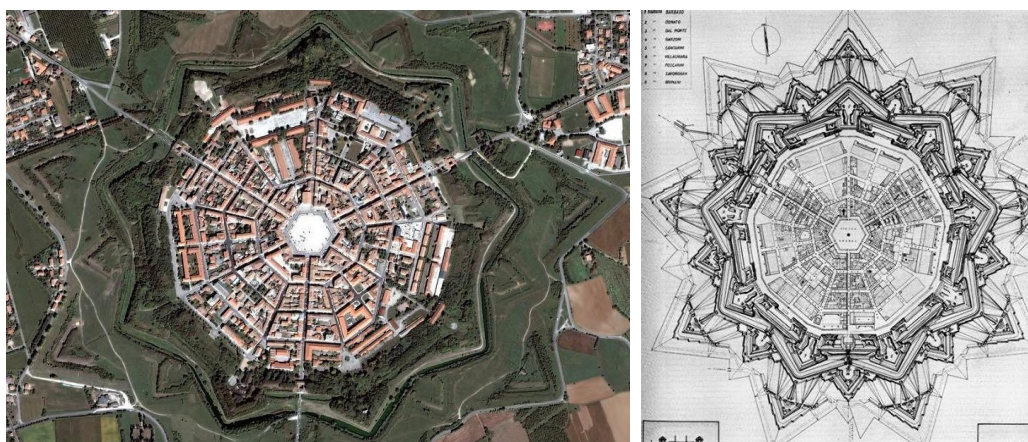
Figura 04 - Implantação da Rodoviária do Plano Piloto, croquis de Lúcio Costa.



Fonte: Relatório do Plano Piloto.³

Este gesto de Lúcio Costa de desenhar o plano-piloto a partir do cruzamento de dois grandes eixos, denominados Monumental (longitudinal) e Rodoviário (vertical), traduz também a apropriação do plano cartesiano, presente na perspectiva de Cidades Ideais do Renascimento. Assim como nas Cidades Ideais que buscavam na rigidez geométrica e nos princípios do planejamento urbanístico organizar a vida urbana nos primórdios do urbanismo como disciplina ainda no século XIV, como exemplo a cidade de Palmanova, na Itália (**Figura 05**), o escopo teórico do projeto de Costa buscava nestas mesmas ferramentas ordenar a urbe. Trazendo também para sua base filosófica o conceito de Civitas, mas se filiando à Carta de Atenas e à escola arquitetônica que ela originou, o modernismo.

Figura 05 - Malha e planta da cidade de renascentista de Palmanova, na Itália.



Fonte: imagem commons wikipedia.

³Imagem retirada de:
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rodovi%C3%A1ria_do_Plano_Piloto.jpg.

Elaborada em 1933, a Carta de Atenas fundamentou e formalizou os princípios da arquitetura moderna, principalmente, através dos projetos de um dos seus maiores representantes: o arquiteto Le Corbusier. Nela há a prerrogativa da funcionalidade, da divisão da cidade em escalas (habitar, trabalhar, divertir e circular), a figura da unidade de vizinhança, o uso de pilotis e a criação de caminhos livres para pedestres, e, notadamente, as bases da estética modernista com as fachadas limpas, edificações horizontais e geometria marcante. Todos esses pontos podem ser identificados, em maior ou menor grau, no plano de Brasília, que como aponta Vesenti, foi:

“nos moldes do urbanismo à Le Corbusier e da Carta de Atenas, que Brasília se expressa como uma ideologia de salvação, por meio de um racionalismo messiânico que pretendia anunciar uma nova era”. (Vesenti, p. 150, 1986).

Com base nos pontos elencados é possível entender que embora o plano de Brasília tenha sido descrito pelo júri como formalmente simples, ele traduz um simbolismo e intenções ambiciosas. No plano-piloto de Costa o habitar se torna a **escala residencial**, o trabalhar na **escala comercial**, o divertir nos setores recreativos, e o circular na **escala viária**. Enquanto a **escala gregária** traduz a funcionalidade e o ordenamento, e a **escala bucólica**⁴ conversa com o movimento das cidades jardins, movimento que no fim do século XIX pregava o uso de grandes cinturões verdes em volta de um centro urbano como forma de melhorar a qualidade de vida e corrigir problemas de densidade muito comuns na cidade pós revolução industrial.

Se a funcionalidade é a tradução dos ideais do movimento moderno, a monumentalidade de Brasília representa o sentido da ordem e do progresso fortemente presente nos discursos de Juscelino Kubitschek. A cidade deu tangibilidade à política ideológica que, em tese, deveria levar o Brasil para um futuro triunfante, os tais 50 anos em 5. A face monumental da cidade a expressa como um símbolo progressista e a consolidação de um projeto de governo e de nação. Sua imagem foi fundamental para expressar o desejo de modernidade partindo de uma racionalidade instrumentalizada para alcance do progresso nacional, **Figura 06**.

⁴ As escalas de Brasília são esmiuçadas na Cartilha Brasília 50 anos, capítulo II, do IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br>

Figura 06 - O então presidente Juscelino Kubitschek e o arquiteto Lúcio Costa visitaram o local onde seria construído o eixão de Brasília, em novembro de 1956.



Fonte: pesquisa repositório⁵

E é na monumentalidade que os instrumentos do poder do estado se constroem em Brasília. No Relatório do plano-piloto, Lucio Costa aponta para a criação de uma grande praça dos três poderes, onde ficariam o Congresso Nacional, os ministérios, o Supremo Tribunal Federal e outros órgãos importantes para organização da máquina governamental. Dispostos ao longo de um grande descampado e seguindo o Eixo Monumental:

Praça dos Três Poderes, poderia chamar-se – localizou-se uma das casas, ficando as do Governo e do Supremo Tribunal na base e a do Congresso no vértice, com frente igualmente para uma ampla esplanada disposta num segundo terraplano, de forma retangular e nível mais alto, de acordo com a topografia local, igualmente arrimado de pedras em todo o seu perímetro. Relatório do Plano Piloto, 1956.

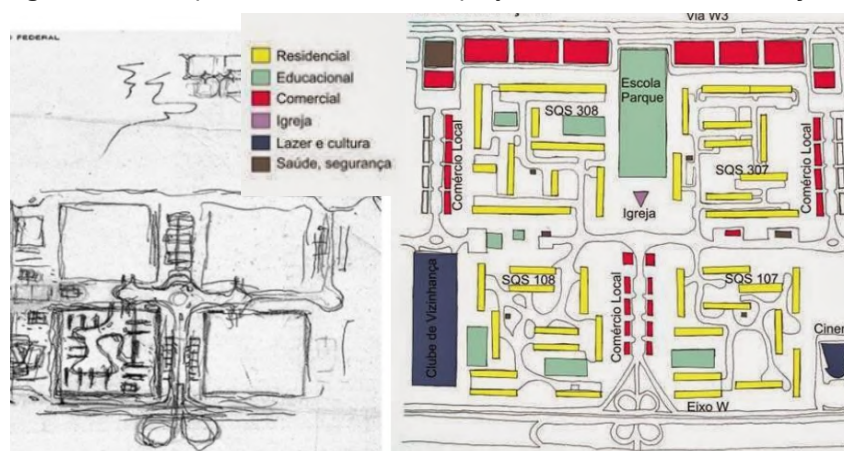
O vazio do descampado intensifica a monumentalidade presente tanto no projeto urbanístico de Lucio Costa, quanto nas obras arquitetônicas do arquiteto carioca Oscar Niemeyer. A escala humana chega a se perder nessa

⁵<https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/235/9702/1/Plano%20Piloto%20de%20Bras%C3%ADlia%20-%20o%20vazio%20das%20entrequadras%20e%20o%20abandono%20do%20sujeito.pdf>.

monumentalidade, pois o Congresso Nacional, edifício mais alto do local com seus 28 andares, é ponto focal do gramado da esplanada, margeado pelos Ministérios, prédios retangulares que se sucedem em renque, dos dois lados da extensa via, por mais de um quilômetro. Vistos de longe, aglomerados de milhares de pessoas aparentam ser uma diminuta aglomeração e, por sua configuração plana, pode ser vista de muito longe sendo desenhada pelo céu. Essa monumentalidade também se faz presente nos edifícios com pilares de grandes dimensões, pé direito duplo e o uso ostensivo do branco, do vidro e do cimento, ferramentas construtivas que reforçam a impessoalidade.

No cruzamento do eixo rodoviário, estão as Asas Sul e Norte, principal modo de habitação e vida cotidiana planejado por Costa por Costa, ao longo do eixo curva da sua cruz, formando a escala Residencial da cidade, como indicado representado na Figura 07. As moradias foram pensadas como conjuntos habitacionais nos moldes da Carta de Atenas e dos paradigmas do arquiteto Le Corbusier. A estruturação das quadras residenciais foi pensada de modo a contemplar atividades do dia a dia, como escolas, postos de saúde e uma zona comercial que atenderia às necessidades locais. Os prédios residenciais, em sua maioria, são sobre pilotis, possibilitando uma passagem livre de pedestres pelo térreo. A cada conjunto de quadras há uma escola de Ensino Fundamental e um posto de saúde, nas arestas desta espécie de Éden urbano. Os comércios permeiam tudo pelas bordas e grandes áreas verdes, que compõem a escala bucólica.

Figura 07 - Croqui de Lucio Costa e o projeto da Unidade Vizinhança em Brasília



Fonte: FERREIRA (2020).⁶

⁶<https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/235/9702/1/Plano%20Piloto%20de%20Bras%C3%ADlia%20-%20o%20vazio%20das%20entrequadras%20e%20o%20abandono%20do%20sujeito.pdf>.

Costa acreditava que apenas a especulação imobiliária e proximidade de fixos urbanos desejáveis seria o suficiente para fazer a separação social de Brasília, negligenciando, assim, o problema de moradia e fixação irregular das glebas por parte da camada mais pobre da população:

A gradação social poderá ser dosada facilmente atribuindo-se maior valor a determinadas quadras como, por exemplo, às quadras singelas contíguas ao setor das embaixadas, setor que se estende de ambos os lados do eixo principal paralelamente ao eixo rodoviário, com alameda de acesso autônomo e via de serviço para o tráfego de caminhões comum às quadras residenciais. **Relatório do Plano Piloto, 1956.**

Vale lembrar que menos de 50 anos antes, por volta de 1910, o plano de revitalização urbana iniciado durante o governo de Pereira Passos para a cidade do Rio de Janeiro, muito inspirado na organização urbanística europeia à época, em especial da cidade de Paris, havia expulsado a população mais pobre do centro para as bordas da malha urbana para revitalizar o centro e construir grandes avenidas. Tal fato demonstra que as relações sociais no Brasil, e por consequência, a apropriação dos espaços mais privilegiados, sempre andou por volta da segregação e da divisão por classes. Ainda hoje, por exemplo, há a existência de apartamentos de 40 metros quadrados com o anacrônico quarto de empregada, vestidos como escritórios para a aprovação dos projetos executivos. Esse modelo foi, e ainda é, muito presente nas grandes cidades brasileiras, e Brasília não é exceção, abraçando uma herança escravocrata pela relação entre classes sociais muito engessadas. Tais fenômenos, já arraigados na sociedade, provavelmente, não poderiam ser modificados apenas pela especulação imobiliária em centros valorizados, como avaliava Costa.

O projeto de Lúcio Costa para o plano-piloto, de forma utópica, indicava que a modernidade, com todo seu aparato técnico e tecnológico, dos instrumentos e técnicas e de um bom planejamento, seria capaz de dosar a apropriação e habitação de diferentes classes sociais em um mesmo lugar geográfico, sem que, por exemplo, zonas não planejadas surgissem. Brasília tinha, portanto, em seu projeto, a perspectiva de transformar socioculturalmente essas relações, ponto que se mostrou

utópico ainda no período inicial de construção da cidade, quando assentamentos provisórios dos trabalhadores resistiram ao desmonte, alguns dos quais conseguindo se estabelecer, como a Vila Telebrasília na parte sul da cidade e a Vila Planalto na parte norte. Para além destes, houve a inauguração de cada vez mais núcleos satélites planejados, como Taguatinga e Ceilândia, assim como núcleos espontâneos, como a Cidade Estrutural. Desde o seu início Brasília já se mostrou utópica, como apontado por Mathieu (2019), ainda que cheia de um espírito desenvolvimentista. Sendo construída com as relações administrativas versus habitação, modernidade versus desenvolvimento, utopia versus construído. O plano urbanístico de Lucio Costa, contudo, ao encontrar a realidade, desdobrou-se de formas não previstas.

Acerca disso, Peres (2019) diz que a análise de Brasília passa por três dimensões: a patrimonial – a Brasília Idealizada –, a experimental – a Brasília praticada – e a socioterritorial – a Brasília realizada. O projeto de Costa e os ideais de JK representam uma Brasília Idealizada, que foi reconhecida como Patrimônio Cultural pela Unesco em 1987, ainda que houvesse mudanças na cidade efetivamente construída com relação ao projeto e a apropriação do espaço de formas não previstas resultou nos outros aspectos da Capital.

Para entender a Brasília praticada e vivida, é necessário entender que a cidade foi usada como propaganda da edificação de um novo Brasil, como oportunidade de desenvolvimento e riqueza, de uma nova história e de novas relações. Também moveu paralelamente uma grande massa de trabalhadores, principalmente do nordeste, para o planalto central, em um discurso advindo da própria narrativa política oficial da época que inseriu tais operários como parte da capital da esperança – discurso, inclusive, incorporado por muitos deles (Beú, 2013). Nos planos da Novacap, esses trabalhadores permaneceriam na capital enquanto ela estivesse em construção para retornarem ao seu local de origem assim que as obras estivessem finalizadas. Mas, o que hoje parece muito claro, essa massa de trabalhadores também iria querer usufruir deste novo Brasil, o que na época não foi levado em consideração.

Deste modo, um grande grupo de trabalhadores empobrecidos se fixou nos acampamentos construídos para as obras e nas imediações da área que

compreende o atual Plano Piloto, área derivada do plano-piloto de Lúcio Costa. Surgia a cidade satélite de Taguatinga, em 1958, e com a remoção dos *candangos*, como ficaram conhecidos os trabalhadores, em 1971, surgia também a cidade satélite de Ceilândia, em consequência à Campanha de Erradicação das Invasões iniciativa governamental para remoção de pessoas de locais próximos ao Plano Piloto. Seguiu-se a Ceilândia e Taguatinga, a criação das cidades satélites do Gama, Santa Maria, Sobradinho, Areal, Varjão, que exemplificam a dinâmica de criação de núcleos satélites, cada vez mais distantes do Plano Piloto, que marcou os primeiros anos da capital federal e que ainda ocorre.

O projeto de uma capital moderna ficou restrita praticamente à região do Plano Piloto, indicando o seu caráter elitista, evidenciado quando a criação de Taguatinga, ainda em 1958, reforçou o aspecto administrativo em detrimento ao aspecto social (Beú, 2013).

Com o tombamento da área do Plano Piloto em 1987, essa dicotomia Brasília **Idealizada x Vivida** se aprofundou, pois contribuiu para fortalecer a construção de uma heterotopia, conforme Peres (2019). Heterotopia é um outro lugar que mesmo que localizável situa-se no espaço de ilusão “espaços tão perfeitos, tão meticulosos, tão bem arrumados quanto o nosso é desorganizado, maldisposto e confuso”, Foucault (1984, p. 415). Portanto, Brasília não é formada por uma simples oposição do Plano Piloto com as cidades satélites: é marcada por uma separação social e econômica. Separação que não surgiu com o tombamento, conforme discutido, mas que foi aprofundado por ele ao criar uma narrativa patrimonial centralizada, o tombamento não permitia mudanças na organização da malha urbana, e por conseguinte, a organização e densidade dos espaços. Não permitir mudanças intensificou o movimento de migração para as bordas por pressão do custo de vida, uma vez que fez com que essa parte da urbe fosse entendida de forma à parte do restante do território, fato que é inverossímil em relação ao funcionamento da coisa urbana.

Do plano-piloto de Lucio Costa muito do que foi proposto se tornou real na perspectiva de aparato urbano, porém quando se aprofundam as intenções e o simbolismo civilizatório de promover um novo Brasil com a cidade do futuro, percebe-se que o projeto de Brasília se mostrou utópico. Na realidade, há inúmeras

Brasílias dentro de uma só, “cuja alma não estaria no Plano Piloto, mas nas cidades-satélites” Peres, p. 220, 2019.

Em meio a esse contexto, está a Rodoviária do Plano Piloto, elemento previsto no projeto e situado no centro da cidade. A Rodoviária congrega elementos do idealizado e do vivido ao funcionar como centro simbólico para o Distrito Federal, em sintonia com o que foi planejado, além de se caracteriza como um espaço popular representativo das contradições sociais que a Brasília idealizada visava combater.

3. A RODOVIÁRIA

*As ruas tem cheiro de gasolina e óleo diesel
Por toda plataforma, toda a plataforma
Por toda a plataforma você não vê a torre*

Música urbana - capital inicial

Rodoviárias⁷ são equipamentos predominantemente urbanos para viabilizar o fluxo de pessoas, mercadorias e capital. Sendo conceitualmente um espaço de passagem, Kevin (2021).

A Rodoviária do Plano Piloto de Brasília foi posta por Lúcio Costa no ponto de encontro entre os eixos Monumental e Rodoviário-residencial, fazendo-a funcionar como a consolidação do tecido urbano e estratégica para o funcionamento de Brasília, Figura 08, já que se encontra no ponto de diferenciação dos usos e no ponto intermediário entre as Asas Sul e Norte, mediando também o carácter administrativo e cotidiano.

Figura 08 - Cortada por diferentes vias nas direções norte/sul, leste/oeste a Rodoviária funciona como elemento de articulação viária em forma de “H”. Passando por entre as hastes do “H” se chega à esplanada do ministérios, e cortando de forma longitudinal, sai-se do eixo sul, Asa Sul e chega-se ao norte, Asa Norte, se porventura o transeunte segue reto vindo do Sul e vira leste chega-se a praça da Torre e se ele virar ao Oeste terá acesso ao Museu Nacional.



Fonte: Base de dados da Google Maps.

⁷ Por questões de fluidez de texto toda vez que aparecer ‘rodoviária’ com iniciais minúsculas estamos falando da rodoviária enquanto aparato. E toda vez que a palavra começar com inicial maiúscula é equivalente a ‘Rodoviária do Plano Piloto’.

O projeto da Rodoviária do Plano Piloto de Brasília possui algumas características personalíssimas: é fruto de “[...] intervenção topográfica de grande escala. E, apesar das grandes peças estruturais necessárias para a construção desses recintos, o projeto renúncia à expressividade formal”, Corullon, p.38, 2013. Talvez, esse seja o motivo de ser tão difícil perceber a rodoviária enquanto edifício nas suas narrativas: seu espaço é limpo de marcas de personalidade, das formas únicas e expressivas que povoam o projeto de Brasília, de acordo com Figura 09. Conversando com Corullon (2013), podemos afirmar que a rodoviária é uma construção que reúne os atributos de um projeto tanto de infraestrutura, de elementos viários, de um articulador e de um mediador de fluxos; quanto de um edifício (ou projeto de arquitetura), com parâmetros de conforto e de usabilidade. Ainda em Corullon (2013), a Rodoviária do Plano Piloto, ao fundir edifício e infraestrutura, alcança monumentalidade por meio do desenho bem definido, específico e adaptado.

Figura 09 - Planos da Rodoviária do Plano Piloto. O desenho arquitetônico é desprovido das marcas de personalidade, da expressividade da forma.



Fonte: Agência Brasília

Enquanto edifício, a rodoviária possui 187.000m², distribuídos em quatro níveis: (I) Inferior (plataforma do metrô), (II) Estação Rodoviária, (III) Mezanino e (IV) Plataforma Superior, conforme a Tabela 01. Segundo, Corullon (2013), a altura total da estrutura é de 22,50, se medindo da via expressa, chamado coloquialmente de buraco do Tatu, até a marquise da Plataforma Superior, que equivale a um edifício

de 7 andares. A diferença de altura entre a Estação Rodoviária, o pavimento térreo, até o início da laje da Plataforma Superior, tecnicamente chamado de pé direito, é de 9m, o que confere uma escala monumental ao espaço, visto que, a escala humana se desenvolve a 1,8 metros.

Quadro 01 - Distribuição dos pavimentos da Rodoviária do Plano Piloto, principais atividades e articulação com a malha viária.

| Nível | Altura da Cota | Funções observadas |
|----------------------------|---|--|
| Nível inferior | 19 metros abaixo da cota da plataforma superior | Passagem expressa de seis pistas do eixo rodoviário residencial, três em cada sentido, o chamado buraco do tatu. |
| Estação rodoviária | 9 metros abaixo da cota superior | Áreas cobertas , que abrigam as plataformas de embarque da rodoviária, parte do comércio e serviços. Acesso à estação do Metrô. Nível coincidente com o nível de passagem do eixo monumental; |
| Mezanino | 4,5 metros abaixo da cota superior | Locais comerciais e serviços públicos |
| Plataforma superior | nível 0.00 | Abriga passagens peatonais, áreas de estacionamento e a marquise sob a qual há as escadas de acesso, elevadores e comércio. |

Fonte: Adaptado de Corullon (2013).

A Estação Rodoviária tem áreas cobertas, que abrigam as plataformas de embarque, grande parte do comércio e dos serviços, e dá acesso à estação do Metrô. É na Estação Rodoviária que se desenvolve a vida, e sua razão de ser enquanto rodoviária: nas plataformas A,B,C,D,E,F,G,H e I, os ônibus saem e entram oriundos de diversos pontos do Distrito Federal e do seu entorno imediato. Pode-se destacar que mesmo de forma sutil, é possível traçar uma diferença entre a rodoviária enquanto edifício e a rodoviária enquanto elemento viário de circulação. O encontro da **Rodoviária viária** com a **Rodoviária edifício** ocorre a partir de uma intrincada costura de cotas de nível, isto é, em seu ponto que dá acesso à Esplanada dos Ministérios desenvolve-se a Estação Rodoviária, e conforme contorna-se a rodoviária em direção ao museu nacional, muda-se gradativamente de cota de nível, e essa diferença de altura do solo compensa o ganho vertical que o edifício rodoviária tem, de 9 metros.

Quando a via corta a parte superior da rodoviária, ela já se encontra no mesmo nível da Plataforma Superior, criando uma falsa percepção de pavimento cota zero na Plataforma Superior em relação a Via N1, e a mesma sensação de cota zero na Estação Rodoviária em relação ao Eixo Monumental. A percepção de cota zero, tanto na Plataforma Superior quanto na Estação Rodoviária, pode dificultar a leitura da Rodoviária enquanto edifício, já que destaca sua função como elemento viário, resultado de um complexo projeto de inserção topográfica do edifício, que intensifica a sua visão como tal., como pode ser visto na **Figura 10**.

Figura 10 - Implantação topográfica da Rodoviária do Plano Piloto.



Fonte: imagem commons wikipedia. ⁸

⁸ https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rodovi%C3%A1ria_do_Plano_Piloto.jpg.

A localização da Rodoviária é de extrema relevância para a articulação viária, e o modo como foi implantada também foi importante, para preservar a paisagem da Esplanada dos Ministérios, visto que permite a vista livre daquele conjunto monumental e da praça dos três poderes. Nota-se que a inserção topográfica parecia ser ainda mais importante, aos olhos de Lúcio Costa, por conta da preservação da carga simbólica desse espaço monumental: permitindo a vista ampla do gramado central rodeado pelos ministérios e, ao fundo, o Congresso Nacional. A relação do rodoviária e da esplanada dos ministérios é posta por Lúcio Costa ao explicar o sistema de mãos únicas para as vias circundantes:

O sistema de mão única obriga os ônibus na saída a uma volta, num ou noutro sentido, fora da área coberta pela plataforma, o que permite ao viajante uma última vista do eixo monumental da cidade antes de entrar no eixo rodoviário-residencial, despedida psicologicamente desejável. Relatório do Plano Piloto, 1956.

Através de diferentes níveis, ou cotas de nível, e das conexões entre seus ambientes, a rodoviária estabelece a continuidade do tecido urbano, ao mesmo tempo em que articula as escalas monumental e gregária. A rodoviária deveria ser, nas palavras e intenções projetuais de Costa – apresentadas tanto no Relatório do plano-piloto de Brasília quanto em entrevistas posteriores –, uma mistura de Times Square e Piccadilly Circus, como mostrado na Figura 11. Na percepção desta pesquisa, uma quimera de edifício com articulador viário.

A característica intermediária entre edifício e articulador viário confere à rodoviária uma condição única: embora seja um edifício de grandes proporções, é percebido quase exclusivamente como local de passagem. E por ser um local de passagem, muitas vezes não é compreendido como um local que possa ser alvo de processos de apropriação, de identidade e de cultura, ainda que tal relação com esse espaço exista.

É importante separar duas vertentes diferentes deste espaço: a dimensão projetual e de intenções do autor do projeto, designer dos processos e das conjecturas que pensava-se sobre como seria esse espaço, e da dimensão apropriativa, de como esse espaço vem se construindo por conta da apropriação do território por diversos usuários e pelo contexto temporal.

Figura 11- Referências de Lúcio Costa para a Rodoviária do Plano Piloto, de cima para baixo, Piccadilly Circus, em 1961, e abaixo, Times Square, na mesma época. Corullon (2013), comparou a densidade urbana da Rodoviária, e seu entorno imediato, com as referências usadas por Costa, e encontrou densidades análogas, apontando que há logo após os mesmos centros culturais. De fato, a oeste dela deveria haver um centro de diversões para a cidade composto pelo Conic e o Conjunto Nacional, proposta projetual que não se consolidou.

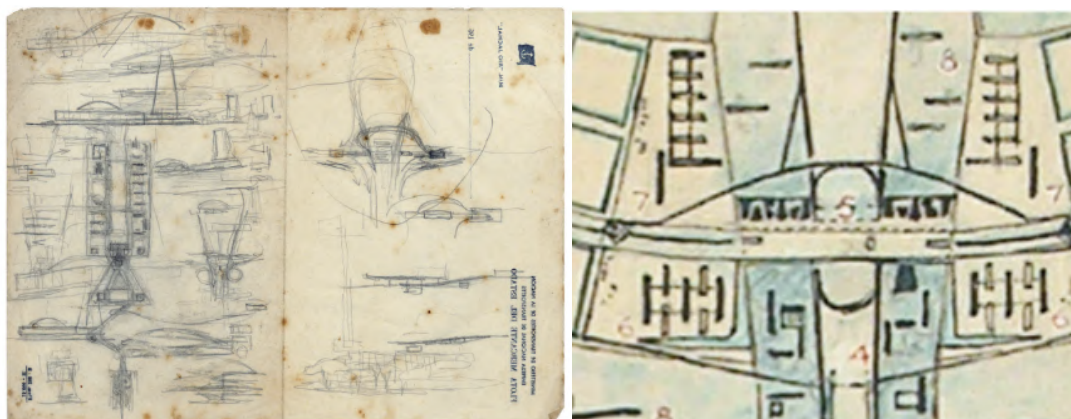


Fonte Corullon (2013), e fotografias de Commons Wikipedia. ⁹

Na dimensão projetual, a rodoviária deveria ser um espaço que centralizava e distribuía os vários fluxos da capital, trazendo como referências equipamentos urbanos estrangeiros, como já citado, buscando com isso criar um espaço moderno e cosmopolita. É com essa perspectiva cosmopolita que o arquiteto propõe o uso do mezanino da Rodoviária (Figura 12) como recreativo, com cafés, e nas palavras dele, nele os usuários poderiam tomar café enquanto observavam a Esplanada e sua monumentalidade. A Oeste da Rodoviária, haveria de ter um centro de diversões composto pelo que hoje é o Conic e o Conjunto Nacional, criando um conjunto, Corullon (2013).

⁹ https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rodovi%C3%A1ria_do_Plano_Piloto.jpg.

Figura 12 - Croquis de Lucio Costa para a Rodoviária do Plano Piloto, 1957.



Fonte: Acervo Casa de Lucio Costa. apud Corullon (2013)

Na dimensão apropriativa, a função da Rodoviária como espaço central e multicultural de Brasília se firmou, embora não exatamente como havia descrito Lúcio Costa. O urbanista havia pensado em um ambiente cosmopolita a partir de referências europeias e estadunidenses, além disso, o centro de diversões não ocorreu como idealizado, já que o Conjunto Nacional se concretizou como centro comercial e o Conic como centro comercial periférico, sendo espaços culturais de forma diferente do pensado originalmente.

As grandes dimensões da Rodoviária do Plano Piloto permitiram “[...] o desenvolvimento de uma série de atividades que se tornaram parte de sua essência e a transformaram em um lugar de intensa urbanidade”, Corullon (p.38, 2013), não em razão apenas do grande fluxo de pessoas, mas também em razão das plataformas que dispunham de espaço e do mercado consumidor potencial, fazendo com que o comércio florescesse na Rodoviária do Plano Piloto, conforme aponta Corullon (2013). Tornaria a Rodoviária um espaço de permanência para sujeitos posicionados de formas distintas em relação ao seu território KEVIN (2021).

Um dos objetivos desta pesquisa é entender a Rodoviária do Plano Piloto para além da sua descrição física e de serviços ofertados, dialogando com as intenções do projeto de Brasília como uma capital moderna, como também entendendo a relação que as pessoas construíram com ela, as memórias e as percepções. Para tanto, é importante que a tratemos como um sistema complexo, entendendo complexidade, em diálogo com Cardoso (2010), como um sistema

multifacetado, multielemental e multicamadas, cujas relações condicionam e redefinem de forma contínua o funcionamento de um todo:

"Algo como uma metrópole, que é constituída por diversos sistemas interligados e incontáveis elementos, numa relação intrincada de vaivém, sobe e desce, criação e destruição contínuas, sem que se saiba onde ela começa ou termina, e sem que ela venha a se extinguir nunca". Cardoso, p. 13, 2010.

A complexidade da Rodoviária exige uma análise a partir de um olhar interdisciplinar, buscando por múltiplos conceitos e teorias para que a possamos discutir. Assim, podemos entender a rodoviária como parte do resultado das intenções de Lúcio Costa, mas não apenas isso, pois ela também é resultado dos processos complexos. A compreensão deste objeto é possível por vários meios, dentre eles, sob a ótica de teorias de análise territorial, tal como a sintaxe espacial, ou a arquitetura sociológica, que explicam um espaço pela relação empírica do lugar com as relações que são desenvolvidas nele. Vale lembrar que as diferentes facetas da Rodoviária não são excludentes, e muito menos, corretas ou incorretas, pois é na discussão interdisciplinar que a análise se torna rica, já que a interdisciplinaridade e a disciplinaridade são partes do debate de fenômenos sociais no espaço urbano.

Dentro do processo de análise e entendimento dos processos que emergem da rodoviária, está o Design Urbano. Design é um termo importado do inglês e que em português se aproxima do termo designar. Segundo Guedes (2005), acredita-se que a origem do termo venha da expressão "to design" que origina-se do latim "designare" - "de" e "signum" (marca, sinal). O design por ser definido como "[...] *uma atividade, uma práxis que participa da configuração de objetos, sejam eles bidimensionais, tridimensionais ou virtuais. Em outras palavras, o designer dá a forma a algo que antes só existia no mundo das ideias*", (Amarante, p.1, 1995 apud Guedes 2005). Portanto, nesta perspectiva, a configuração fundamentada de objetos seria a atividade fim do design, fundamentação esta que se dá em critérios contextuais. No fim, o processo de design obtém forma ou imagem que são indissociáveis do contexto para o qual foi criado, Guedes (2005). Guedes (2005), ainda ressalta que o termo design costuma aparecer associado a um segundo termo, como design de jóias, design de interiores e de gráfico, tendo também, o Design Urbano.

O design urbano pode definir todo um conjunto de objetos feitos para serem usados em meio urbano e que não sejam edificações, tal como, mobiliário, suportes para anúncios, sinalização, dentre muitos outros. Mas também define uma área específica do conhecimento que estuda, de maneira geral, a forma urbana. Guedes (2005), ainda define o design urbano como um campo de estudo que envolve a busca por compreender o espaço urbano tanto em sua dimensão físico ambiental, quanto em sistemas de atividades que interagem com o indivíduo.

Recapitulando, o objeto no design seria então fruto de um processo projetual e processual. O processo de design, em geral, parte da relação entre usuário, que é quem vai interagir com o objeto, o próprio objeto que está sendo construído, e o contexto, no qual este objeto se insere, tanto sócio-espacial, quanto técnico-científico. No caso desta pesquisa, dialogando com o conceito de design urbano e com Siqueira (2016), que analisa o comércio informal em contexto urbano, escolhi entender o usuário como as pessoas que usam o espaço, o contexto subvertido nos processos de apropriação e o objeto, por fim, como o espaço urbano no qual essas atividades acontecem, vide a Figura 13.

Figura 13 - Subsistema contexto x atividade x apropriação.



Fonte: Elaboração própria, 2023

Nesta perspectiva, o subsistema Rodoviária do Plano Piloto pode ser compreendido pela relação entre **representação, apropriação e atividade**. Nesse cenário, o contexto pode ser discutido por meio de conceitos dos campos do urbanismo e da geografia e a apropriação por meio dos conceitos de Habitar, Territorialidade e Sistemas afetivos, além dos processos de imaginário social, a atividade pelos serviços de mobilidade urbana e de comércio informal. Início discutindo contexto e atividade.

5.1 Contexto e atividade: conceitos e debate

Segundo o dicionário Aurélio, atividade é a “faculdade ou possibilidade de agir, de se mover, de fazer e empreender coisas” e “contexto é a “inter-relação de circunstâncias que acompanham um fato ou uma situação”. Em relação à Rodoviária do Plano Piloto, atividade e contexto se apresentam na forma dos microssistemas e dos agentes que fazem com que ela exista. Neste lugar se vende, se compra, se chega e se vai, Figura 14. Esse mesmo local é tanto ponto de encontro de membros da sociedade civil para reivindicação de direitos quanto espaço de controle, sendo fechado ou restringido a fim de dificultar ações democráticas. A Rodoviária do Plano Piloto é um espaço complexo.

Figura 14- Movimentação na Rodoviária do Plano Piloto em Horário de pico.



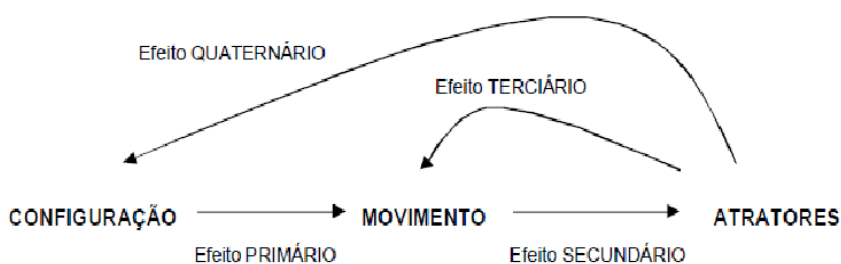
Fonte: Agência Brasília.

O espaço pode ser entendido como uma imposição externa sobre o indivíduo, que pode ser modulado por interações e relações sociais. Em Castells (1983), o espaço é algo concreto e que atua sobre coisas concretas, também factíveis, dentre elas o homem que dá a forma, a função e o significado social. Já em Santos (2004), o espaço é um conjunto indissociável de sistema de objetos e sistema de ações. O

sistema de ações é produto das interações sociais, é um ato, uma ação orientada; o sistema de objetos, por sua vez, também é um processo orientado e que acaba gerando um movimento, ou uma interação, o sistema de ações. Santos (2004) chama este espaço de um espaço geográfico.

Já em Hiller et al (1993) apud Siqueira (2016) há um movimento criado por efeito das configurações de um espaço, o movimento natural, gerado pelo espaço e por sua atratividade, propriedade de concentrar movimentos e permanências, Figura 15.

Figura 15- Esquema representativo do movimento natural



Fonte: MEDEIROS, 2006, pág. 103.

O movimento natural permite compreender que o espaço condiciona as ações sociais e necessidades que culminam na própria mudança dele, mas que, ao mesmo tempo, é modificado por elas:

[...] A configuração da malha viária, por sua forma de articulação, estabelece a hierarquia do movimento definindo áreas com maior e menor concentração de fluxo: equivale ao efeito primário. Áreas com maior concentração de fluxo tendem a atrair certos usos que se beneficiam deste movimento, como o comercial e de serviço: corresponde ao efeito secundário de convergência de atratores. Estes atratores, por sua natureza, atraem novos fluxos e mais movimento, resultando no efeito terciário, e também podem alterar a configuração do espaço construído, correspondente ao efeito quaternário, fechando o ciclo. [...]. MEDEIROS, 2006, pág. 103.

Do urbanismo, a estrutura espacial urbana é o todo construído por partes que se relacionam entre si, de forma que a mudança de um elemento altere toda a estrutura (Villaça, 2001). Segundo Echenique (1995) apud Kneib (2008), a estrutura espacial urbana é o resultado de dois processos: A interação entre a estrutura física (espaços públicos e construções) e funcional (atividades), gerando fluxos e movimentos que (re)criam o espaço.

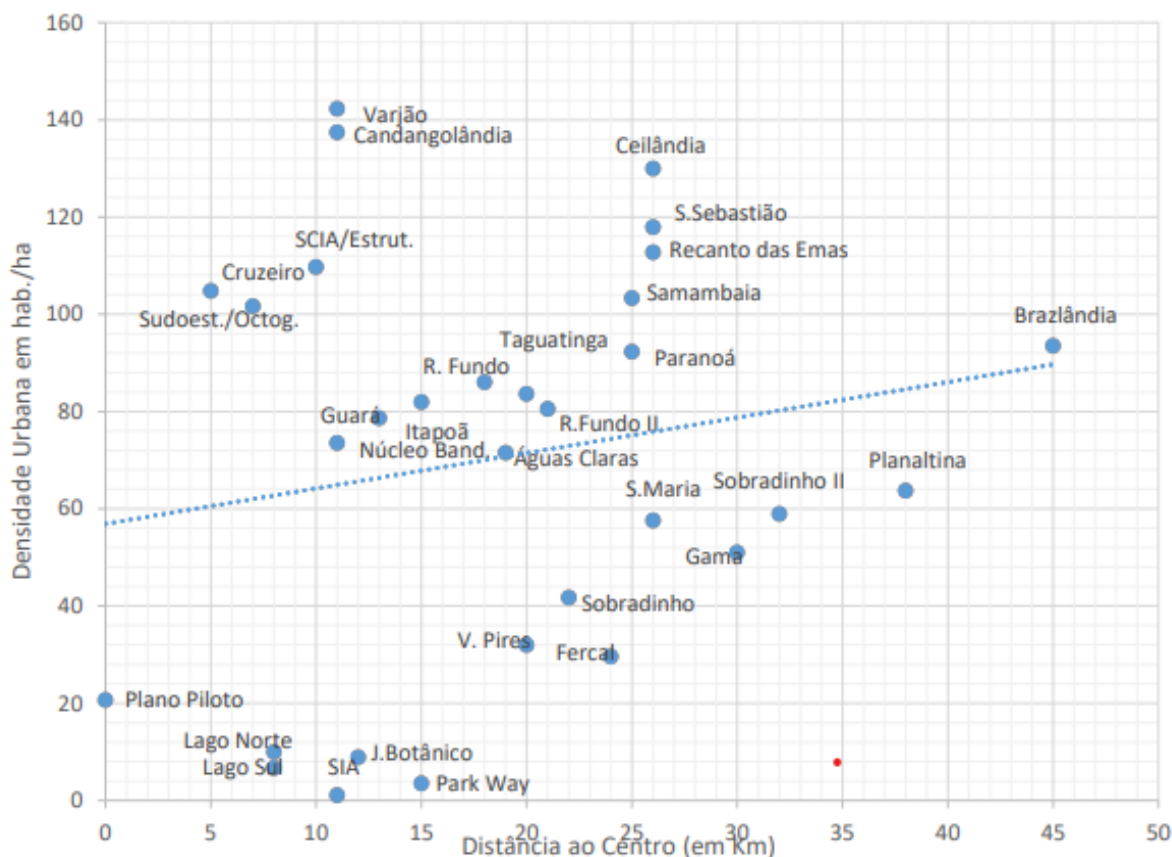
Na análise do espaço da Rodoviária do Plano Piloto, a estrutura física pode ser compreendida como dada pelo projeto de Lúcio Costa. Mas quais são as características funcionais da mesma? Que tipos de fluxo elas criam? Segundo o IPHAN, na década de 2000 “[...] 80% da atividade econômica e quase 70% dos empregos do DF se concentram no Plano Piloto, é a prova cabal da falta de planejamento da região. Os custos sociais disso são altíssimos: quanto mais baixa é a renda, maior é a distância percorrida de casa ao trabalho e maior é o tempo gasto na viagem”, (Cartilha Plano Piloto 50 anos, pág. 17, 2007). Em 2017, 52% dos empregos do Distrito Federal ainda se concentravam no Plano Piloto, segundo dados do GEDEG (Gerência de Demografia, Estatística e Geoinformação)¹⁰.

Neste cenário a Rodoviária do Plano Piloto é ponto estratégico, pois liga por transporte público o Plano Piloto e demais localidades urbanas circunvizinhas (MATHIEU, 2019). Mesmo com o amadurecimento econômico das RAs e diminuição da dependência dos postos de trabalho do Distrito Federal por parte dos municípios que constituem a RIDE (JATOBÁ, 2019), a circulação de pessoas pelo Distrito Federal ainda se caracteriza por um movimento pendular: em direção ao Plano Piloto pela manhã e saindo do mesmo pela tarde. Tal fenômeno contribui para a centralização de um grande volume de usuários do transporte público em direção à Rodoviária e pode, em parte, ajudar a entender como esse ponto do Plano Piloto se tornou majoritariamente popular, contrapondo-se às intenções de seu projetista. É grande a massa de pessoas que convergem ao mesmo tempo, e que no período de permanência no ambiente da Rodoviária habitam, demandam serviços e fazem trocas.

Um dado que corrobora com essa visão é o levantamento Pesquisa Distrital Por Amostra De Domicílio - PDAD. Trata-se de dados da CODEPLAN que mostram um aumento da densidade urbana à medida que há um afastamento do centro do Plano Piloto, sendo que a maior parte da população vive entre 15 e 30 quilômetros da região central, como por exemplo, Ceilândia e Taguatinga. Conforme mostrado na Figura 16.

¹⁰ Disponível em: <https://public.tableau.com/app/profile/gedeg#!/>. Acesso em 08/06/2023

Figura 16 - Densidade Urbana x Distância do Centro (CBD)¹¹ - 2015. As maiores densidades são observadas à medida que há um distanciamento do centro do Plano Piloto.



Fonte: CODEPLAN.

Os dados da CODEPLAN reafirmam o entendimento de que a alma de Brasília não está restrita ao Plano Piloto, mas nas cidades satélites, como apontado por Peres (2019), pois mostram que a maioria não vive nesta RA. A Rodoviária traz para o coração do projeto de Lúcio Costa a urbe vivida, protagonizada por aqueles que, em tese, deveriam ter ido embora logo após a finalização das obras, por inúmeros outros que migram para cidades satélites em busca da sua parte da capital da esperança, e ainda por aqueles que aqui nasceram mas que não conseguem arcar com os custos de vida no Plano Piloto. E faz com que esse movimento pendular, Regiões administrativas - Plano Piloto, traga as pessoas, que são parte essencial do constante movimento de construção da coisa urbana, para o Plano. Como já discutido, há uma relação de utopia e distopia na Brasília Viva, e essa

¹¹ CBD ou Distrito Central de Negócios (CBD - Central Business District) do DF corresponde a área no entorno da Rodoviária do Plano Piloto, englobando os Setores Bancários Sul e Norte, Comerciais Sul e Norte e de Diversões Sul e Norte, que correspondem à Escala Gregária do Plano Piloto.

relação também permeia o espaço da Rodoviária do Plano Piloto. Em entrevista Lúcio Costa diz:

Eu caí em cheio na realidade, uma das realidades que me surpreenderam foi a rodoviária, à noitinha. Eu sempre repeti que essa plataforma rodoviária era o traço de união da metrópole, da capital, com as cidades-satélites improvisadas da periferia. (CODEPLAN, 1991).

Santos (2021) aponta que esta fala do urbanista deixa explícito que a realidade se distanciou do idealizado “[...]As formas espaciais ainda estavam ali, mas os processos sociais, presentes no ponto fulcral de seu projeto, revelam uma significativa distância dos cenários idealizados e realizados. [...]”. Santos, p. 37, 2021. Essa visão de Santos (2021) conversa com a visão desta pesquisa de que essencialmente o projeto cosmopolita de Lúcio Costa não se realizou e que, em seu lugar, houve um processo de apropriação e de identidade para com uma imagem mais popular. Seguindo-se a citação anterior o urbanista Lúcio Costa continua relatando suas impressões sobre a Rodoviária:

Eu vi uma vida intensa dos verdadeiros brasilienses; estes milhões que vivem fora e convergem para a Rodoviária. Ali é a casa deles, é o lugar onde se sente à vontade.. é o Brasil. eu fiquei orgulhoso disso, fiquei satisfeito... eles tomaram conta daquilo que não foi concebido para eles foi uma batalha. (CODEPLAN, 1991).

Essas falas de Lúcio Costa explicitam que o projetista sabia que a realidade sobrepôs seu ideário, principalmente no que diz respeito aos conceitos e intenções que ele inseriu no aparato urbano que construiu, todavia, transparece em sua fala uma tentativa de retomar o controle conceitual de sua criação. Percebe-se que há uma relação contraditória entre ordem e desordem, um contraponto entre a simetria do plano e a desordem nos processos sociais que vislumbramos na rodoviária e seu entorno imediato:

De um lado, percebemos o mundo das formas simétricas, por meio de monumentos, dos desenhos das ruas e das quadras, pautadas em um ordenamento urbano; de outro, fica evidenciado os processos sociais que afrontam a ordem idealizada, representados pelos movimentos difusos de quem segue errante em torno da rodoviária do Plano Piloto em busca de meios para sobreviver, a partir da prática de contravenções e pequenos delitos; bem como permanecendo em um lugar estratégico sem um objetivo preciso. A grande ambição de muitos sujeitos que habitam este território é sobreviver, mesmo de maneira precária. (Santos, p. 37, 2021).

A interação entre a estrutura física, o edifício Rodoviária e a sua funcionalidade (atividades) gera fluxos e movimento, estes recriam o seu espaço. Há

nessa relação não apenas o que foi construído, como também a vivência com o construído, a noção de que o *“espaço, que comporta um emprego de tempo, vai se explicitando pela homogeneidade apoiada na medida abstrata (do tempo) que passa a comandar a vida social”*, (CARLOS, 2007, p. 52). Portanto, a relação edifício e suas atividades constroem esse espaço continuamente, sendo possível entendê-la também ao longo do tempo enquanto memória. Sendo assim, não existiria apenas a Rodoviária do Lúcio Costa, ou a Rodoviária Popular, a Rodoviária existente é um *Palimpsesto*¹² das intenções de Lúcio Costa e da apropriação popular: é ao mesmo tempo as duas coisas.

A análise de uso dos espaços pode ser guiada por diversos vieses: por suas características, por seus usos, por serviços e até mesmo por seus fluxos, fragmentação e a articulação. Segundo Santos (2021), o território da Rodoviária do Plano Piloto é caracterizado, material e simbolicamente, pela noção de centralidade. Centralidade é o poder que determinados locais têm de atração de fluxos, aqui compreendidos pela teoria da atração (HILLIER et al, 1993). Na teoria da atração o movimento originado pela malha urbana é natural, intrínseco à sua própria existência, no caso a Rodoviária do Plano Piloto foi racionalmente amplificado. Quando um espaço, conforme aponta Medeiros (2006), gera fluxo, de onde o movimento se origina e converge, ele se torna um centro na malha urbana¹³, podendo estes centros se caracterizarem de diferentes formas: centros culturais, centros comerciais, centros históricos, dentre outros. Santos (2021) aponta que a Rodoviária do Plano Piloto é um centro simbólico para o Distrito Federal. O simbolismo da Rodoviária, como ele sintetiza as contradições do projeto Brasília, foi ponto de partida para esta pesquisa, pois ela exemplifica o dualismo entre a Brasília Planejada e a Brasília que se construiu.

Na paisagem da Rodoviária do Plano, existem indícios de disfuncionalidade, de cultura, de problemas sociais e urbanos, ao mesmo tempo que riqueza arquitetônica, dentre muitas outras contradições. Na relação do homem com o espaço não há apenas códigos verbais, há também códigos sensoriais e visuais. Então, o que há no espaço que faz com que quem o usuário o veja, compreenda

¹² Palimpsesto designa um pergaminho (ou papiro) cujo texto foi eliminado para permitir a reutilização por meio de um processo de raspagem. Muitas vezes o texto antigo poderia ser visto como uma sombra por detrás do texto novo.

¹³ A malha urbana é a cidade considerada por suas vias (Medeiros, 2007).

seus termos subjetivos e que com ele empreenda uma relação? O que faz com que o usuário entenda que há uma diferenciação funcional da Rodoviária, do Conic e do Setor Comercial Sul em relação ao restante do Plano Piloto que o rodeia? Santos (1988), apud Santos (2021), usa do conceito de paisagem para pensar acerca disso. Paisagem, para além do que se vê, nos volumes e em plena vista, é formada também pelas cores, movimentos, odores e sons (SANTOS, 1988). E dentro disso, o uso do espaço em essência gera valor, posse e domínio (SOUZA, 2020) apud Santos (2021) podendo a paisagem revelar a diversidade de atores por trás da mesma. Assim, o que há na Rodoviária que faz que se capte vislumbres de suas contradições é a sua paisagem.

Em uma perspectiva empírica, a paisagem no espaço da Rodoviária é muito diversa e evidencia uma complexidade de atores e fenômenos sociais. Uma das suas principais características é a variedade cromática e sensorial. Em um dia comum, é possível ouvir uma simbiose de sons: o burburinho de uma multidão conversando, as engrenagens de carros e ônibus, um motor dando partida, aqui e acolá ouve “ é só 10”, “ 3 é 5, 6 é 10”. Sendo a paisagem indicativa de como as relações ocorrem em um espaço, há de se pensar sobre a diversidade destes atores, por meio da observação, esta pesquisa indica que há dois atores na construção da paisagem: usuários em passagem e usuários que permanecem, conforme Quadro 02. Como já discutido, o movimento faz parte da lógica de funcionamento do espaço citado, reverberando nos agentes que atuam na construção desta paisagem. Os atores que vão e vêm são os usuários em passagem, constituem este grupo os motoristas e cobradores, que embora acessem constantemente o território, permanecem nele entre uma viagem e outra. São eles os usuários do transporte público, agentes que empreendem ações de marketing e intervenções ligadas a grupos religiosos, dentre muitos outros que permanecem de forma orientada por pouco tempo. Por outro lado, os atores que permanecem, estes que ficam neste espaço por muito mais tempo e, de certa forma, aproveitam-se do fluxo de pessoas em passagem para empreender suas atividades. São eles agentes públicos e privados que prestam serviços, tal como emissão de cartões de transporte, venda de lanches e conserto de aparelhos, ou seja, usuários

que experimentam o espaço e que constroem a paisagem cotidiana de forma intensa.

Quadro 02 - Atores e permanências. Construída por meio da observação *in loco*.

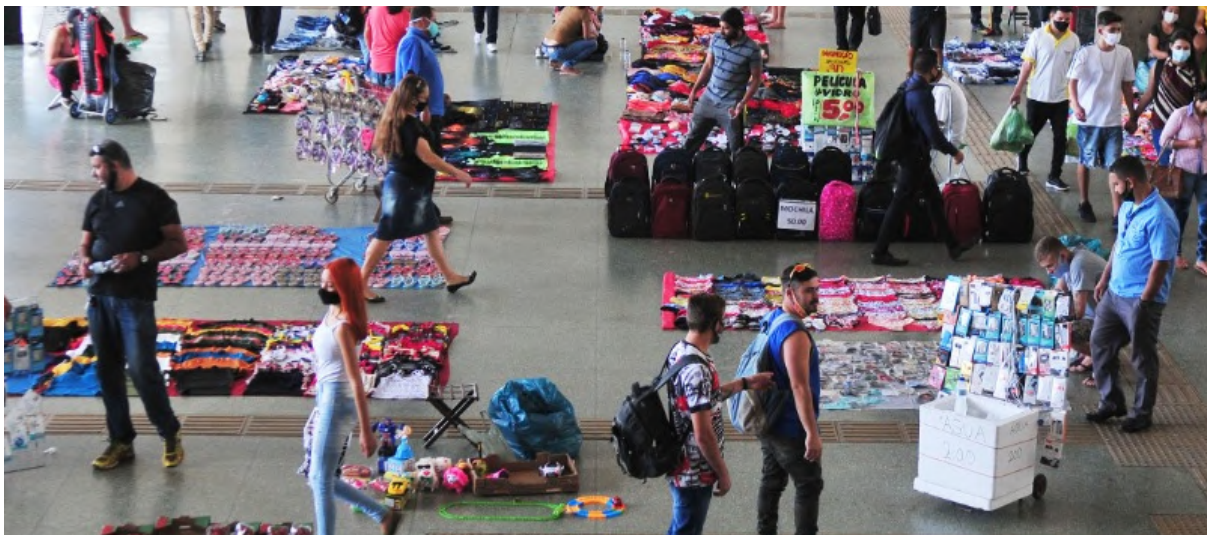
| Permanências observadas na Rodoviária | |
|--|---|
| Usuário em passagem | Usuários que permanecem |
| Usuários do transporte público; Usuários dos serviços públicos alocados dentro da Rodoviária; Ambulantes que vendem dentro dos ônibus; Grupos religiosos que atuam na rodoviária; Trabalhadores do transporte público; | Servidores públicos; Ambulantes; Comerciantes; Prestadores de serviços; Pessoas em situação de rua; Pedintes; Artistas. |

Fonte: Elaboração própria, 2023

Um usuário de permanência que é de extrema importância para a análise da Rodoviária em suas diversas facetas como objeto conceitual é a figura dos "vendedores ambulantes", que empreendem um tipo de comércio informal. Esse tipo de agente se aproveita do intenso fluxo de usuários em passagem para empreender uma atividade econômica. O Vendedor Informal é, provavelmente, o agente que mais impacta na percepção visual e ambiental da rodoviária. A figura do ambulante, vide Figura 17, muito diz sobre as relações sociais desiguais e a falta de um estado que garanta seguridade social. Além de indicar que uma parte da mão de obra do Distrito Federal, e muitas vezes, dos municípios do entorno imediato do DF, não é absorvida pelo mercado de trabalho formal. Especificamente, na Rodoviária do Plano Piloto esse tipo de comércio se caracteriza pela venda de bens menos duráveis, de roupas, brinquedos, e na comercialização de alimentos. Desenvolve-se nos espaços de passagem de forma desordenada.

Em conjunto com o grande volume de transientes, cria uma cacofonia de estampas e cores (dos mais diversos produtos) sons, cheiros, sensações que não podem ser descritas como relacionadas a um universo cosmopolita, mas ao contrário, podem ser um indicativo de uma apropriação popular. A imagem da rodoviária, entendendo imagem como signos visuais e representação mental (Santella e Noth, 2020), é o reflexo de um Brasil problemático e desigual, sendo mais associada à estética e às pessoas vindas das demais regiões administrativas, que acabou por complementar ou expandir a imagem da Brasília idealizada.

Figura 17 - Plataforma Rodoviária. Nas imagens é possível catalogar evidências da diversidade sensorial e humana: as cores, os sons, as formas e a experiência. Comércio informal na Rodoviária do Plano Piloto. Na rodoviária a todo momento precisa-se desviar de uma multidão que anda em todas as direções e de produtos colocados estrategicamente em todos os lugares disponíveis: nas escadas, nos locais de passagem, nos quiosques, nas baias e até mesmo dentro dos veículos do transporte público: sempre haverá alguma mercadoria.



Fonte: Agência Brasília.

O serviço que é oferecido, que move esse fluxo tão intenso para este ponto da malha, é o sistema de transporte público é ineficiente. Muitas vezes, na narração dos usuários, há a falta de integração entre as modais de transporte público, a frota de ônibus que é considerada ultrapassada e carente de manutenção, uma quantidade insuficiente de ônibus para atender à população e até mesmo expansões do sistema que nunca saíram do papel, como a expansão do metrô para outras áreas do DF. Estes pontos por si só garantem uma percepção negativa do espaço, há ainda, deficiências na manutenção do edifício, na garantia de segurança e no fornecimento de bom atendimento nos serviços governamentais que funcionam dentro da Rodoviária do Plano Piloto. Estes pontos alimentam uma percepção negativa do espaço por parte de quem usa o serviço e que transita pela rodoviária.

Essa fusão entre a imagem de um serviço com a percepção do seu espaço pode ser explicada pelo conceito de Sinomorfia. Sinomorfia (do grego sinapse: ação de juntar e morfia: forma) é um fenômeno psicológico (Barker, 1968) que busca explicar a relação indissociável de um determinado espaço e a atividade executada nele. Em termos de percepção e comportamento, as pessoas tendem a associar a atividade à própria imagem do local, dotando o espaço de uma imagem positiva ou negativa a depender da eficiência do serviço ofertado. Significa que, em relação à

Rodoviária do Plano Piloto, a percepção em relação ao serviço sempre será determinante para a percepção do espaço. Tal conceito pode auxiliar no entendimento do porquê há uma tendência da imagem da rodoviária ser relacionada a uma vivência negativa. Embora a Rodoviária do Plano Piloto exista por conta do seu serviço, ela pode ser compreendida por outros aspectos, pois ainda que o serviço seja indissociável do seu espaço físico e da sua percepção por parte dos seus usuários, a experiência percebida e a análise podem ser feitas por outros vieses. Portanto, um serviço que tende a ser descrito como ineficiente não deve necessariamente anular outras formas de discutir o objeto: como por sua cultura, os imaginários ou mesmo a apropriação de espaços. Aspectos que são relevantes para o debate, e que vão além do serviço público prestado, que podem agregar positivamente na discussão e na construção de intervenções.

5.1.1 COMÉRCIO INFORMAL

O comércio informal não somente é fundamental para discutir a Rodoviária do Plano Piloto enquanto imagem, dicotomia e espaço, mas também como espaço de cultura e apropriação. A presença de ambulantes no local já faz parte da sua paisagem, sua vivência e constitui uma atividade comumente relacionada ao espaço citado.

Siqueira (2016) aponta que há um embate silencioso entre ordem e indisciplina na apropriação no espaço urbano enquanto se analisa o comércio informal. Entendendo que há um contraponto de duas dimensões sociais: estratégia e tática, Certeau (2009) apud Siqueira (2016) aponta que:

A estratégia, como âmbito de uma posição social estruturante, de amplitude macro, pode ser entendida como um lugar social e historicamente definido. É a dimensão em que a ação se baseia nos status derivados da estrutura definida ou definidora. O status quo ou establishment seriam o foco ou objetivo nessa dimensão de ação. (Siqueira, p. 66, 2016).

Siqueira (2016) aponta ainda que há um embate silencioso entre ordem e indisciplina na apropriação do espaço urbano enquanto se analisa o comércio informal. Entendendo que há um contraponto entre estratégia e tática como uma melodia em contra ponto. O ator estratégico de um espaço é aquele que está em um

lugar de definição, de controle, de previsão e antecipação “[...] as três características básicas do próprio da estratégia, são três os tipos de lugar de que ela se apodera: lugar de poder, lugar teórico e lugar físico” (Siqueira, p. 68, 2016). Já a tática se contrapõe à estratégia, é a arte de se fazer algo com o que se tem. A estratégia trabalha o uso e a apropriação de um espaço que não é seu, enquanto a tática está no contexto do uso circunstancial, conforme discute Siqueira (2016). A dança entre tática e a estratégia no ambiente urbano se caracteriza pela construção de um estado onde a ordem é dada por quem planeja e a manipulação é feita por parte de quem o utiliza.

No sistema analisado o ator estratégico, que estaria principalmente no lugar de ator teórico, é o próprio Lúcio Costa: ele pensa, delimita e coloca sua visão no espaço da rodoviária. Outro ator estratégico que pode ser vislumbrado é o próprio Governo de Brasília, o GDF, que define as normas e ordenamento jurídico, as ações de fiscalização. Enquanto isso, a apropriação e o comércio informal ocupam o lugar da tática: o fazer com. Indicando que as intenções são definidas por quem projeta, a ordem de como as coisas deveriam funcionar, contudo, os atores que interagem em um determinado espaço geográfico, trazem consigo experiências e intenções para o meio, mesmo que de forma a contornar as intenções iniciais.

Há a característica de uma rodoviária como agente de distribuição de fluxos. As rodoviárias tendem a possibilitar uma ocupação efêmera de seu espaço na medida em que o grande fluxo de pessoas que circulam por ali atrai agentes que não precisam de um estrutura fixa para empreender a sua atividade, ou mesmo que se beneficiam dela: a oportunidade encontrada pelos vendedores informais está na demanda constante de quem passa. Corullon (2013) aponta que há na Rodoviária do Plano Piloto uma bonança de espaço que intensifica essa dinâmica de apropriação pelo comércio informal.

Vender é uma necessidade para esses profissionais do comércio informal, comprar pode ser uma necessidade ou uma opção para quem passa, como aponta Siqueira (2016). Esse tipo de comércio insere-se na oportunidade, ou, no vácuo que o comércio formal não consegue suprir, continua a autora. Raposo (2019) aponta que há um cenário macroeconômico no fenômeno. Segunda ela, *“uma massa de trabalhadores desocupados engendra um cenário no qual faz-se necessário buscar*

atividades de sobrevivência paralelas” (Raposos, p. 27, 2019). Assim, o comércio informal também é um escape para uma mão de obra desempregada.

Na Rodoviária do Plano Piloto, a figura do comércio informal apresenta-se principalmente na forma do vendedor ambulante. Segundo Silva (2018), o trabalho ambulante é uma forma de trabalho não regulamentada, comumente chamado de trabalho informal, de larga presença na história brasileira. Parafraseando Silva (2018), que discutiu conceitos de Cacciamali (2000), de maneira geral, os ambulantes: (1) inserem-se em atividades de baixa capitalização; (2) buscam obter renda para consumo individual ou familiar; (3) vivem da força de seu trabalho. Esses trabalhadores anunciam seus produtos pessoa a pessoa e se distribuem pelos pontos estratégicos do território. Na Rodoviária do Plano Piloto apropriam-se dos espaços de passagem, principalmente, na Plataforma Rodoviária e no Pavimento Superior, das escadas ou adentram os ônibus e vendem produtos durante o itinerário, como é possível observar na Figura 18.

Figura 18 - Venda de produtos e comércio ambulante na Estação Rodoviária.



Fonte: Marcos Nailton.

O vendedor ambulante se aproveita da oportunidade de venda que o grande fluxo de pessoas ocasiona e oferta aquilo que essas pessoas precisavam, e que estão dispostas a adquirir, Figura 19. Pelas manhãs, é normal observar a venda de itens de café da manhã, frutas, roupas e eletrônicos. Já pelo meio da tarde, observa-se a venda de sapatos, roupas, doces, brinquedos e bolsas. Por fim, pelo início da noite, é possível observar a venda de elementos alimentícios que precisam de cocção, como milho cozido e espetinhos. Pela observação, entendemos que há

uma organização e diferenciação de elementos a serem vendidos ao longo do dia, evidenciando uma ação estratégica e organizada. Segundo Silva (2018), há no trabalho ambulante um saber fazer, enquanto Raposo (2019) aponta que existe um tipo de liberdade experimental na escolha de horários e produtos, sendo que Silva (2018) coloca o trabalhador ambulante dentro do nicho de serviços. Conserva (2004) apud Silva (2018) diz ainda que esse tipo de trabalhador expressa uma vulnerabilidade e uma precariedade que é inerente à sua atividade, além de que, a atividade coloca esse trabalhador em “[...]variabilidades próprias de quem ‘tá na rua’ (violência, conflitos inerentes às questões urbanas da vida moderna)” (CONSERVA, 2004, p. 287).

Figura 19 - Venda de produtos e comércio ambulante na Estação Rodoviária.



Fonte: Marcelo Ferreira/CB/D.A Press

O trabalhador ambulante na Rodoviária do Plano Piloto não é apenas um ator, é um construtor deste espaço. Raposo (2019) diz que a presença do vendedor ambulante não preenche apenas o espaço, ele também compõe a sonoridade. Ele deve ser entendido como parte fundamental na construção da paisagem da Rodoviária, pois a compõem de forma intensa, sendo determinantes para a narração das experiências neste espaço. Contudo, mesmo que sejam determinantes, eles também são atores controversos na medida em que impactam no conforto sonoro, sensorial, dificultam os percursos e facilitam, por conta da densidade e volume, a

ocorrência de pequenos furtos e o aumento da sensação de insegurança e de desordem. A presença desordenada de ambulantes na Rodoviária do Plano Piloto ainda que possa ser entendida como um problema dado a desordem e o grande volume, destarte, antes de ser um problema de cunho ambiental e local, é um problema social.

Destaca-se que no começo de maio de 2023, houve uma movimentação distrital para a retirada dos vendedores ambulantes do espaço da Rodoviária do Plano Piloto, inclusive com uso de violência, que culminou em algumas semanas sem estes agentes no espaço, mas seu retorno à Rodoviária parece estar quase certo em curto ou médio prazo. Essa tentativa de erradicação do comércio ambulante no espaço da Rodoviária do Plano Piloto já foi observada em outras ocasiões, como em 2009, quando o então governador José Arruda inaugurou o Shopping Popular objetivando a realocação dos trabalhadores informais da Rodoviária para este novo espaço, ação que se mostrou insuficiente por muitas razões mas, dentre elas, o baixo fluxo de clientes que este novo espaço oferecia. Em 2018 e 2019 houveram outras tentativas, sendo dessa vez por meio de uma fiscalização intensa por agentes da Secretaria de Estado de Proteção da Ordem Urbanística do Distrito Federal (AGEFIS). A fiscalização foi empregada nessa nova tentativa de erradicação, mas em meados de junho de 2023, já era possível ver o retorno gradual destas pessoas, especialmente no início das manhãs e começo da noite, período em que agentes fiscalizatórios são menos presentes.

5.3 Apropriação e o habitar

No tópico anterior se entendeu a Rodoviária do Plano Piloto por meio da perspectiva de seus serviços e agentes. A complexidade da rodoviária permite também a análise por um olhar da apropriação e dos fenômenos psicossociais que nela ocorrem, assunto predominante neste tópico. Se há um espaço, há interação com ele, há também uma percepção acerca deste espaço, e portanto, se pode entendê-lo por meio de processos que alimentam, constroem e desconstroem a si próprios conforme a vivência e o tempo transcorrem. Retomando o conceito de paisagem, trata-se de todo um conjunto de formas que podem exprimir herança de

sucessivas relações entre o homem e o espaço, podendo abarcar a dimensão do tempo e da memória. Meschick (2022), nesse aspecto, diz:

O que Santos chama de paisagem é todo um conjunto de formas que, num momento específico, exprime as heranças trazidas por sucessivas relações entre homem e meio. Por sua vez, o espaço seria essas formas mais a vida presente e ativa. (Meschick, p.37, 2022).

Segundo Haesbaert (2004) apud Hutt (2019), a dominação político-econômica de um espaço constitui um território, e o termo territorialização diz respeito à apropriação subjetiva do espaço por meio da criação de uma identidade territorial e simbólica. Tal conceito é fundamental para o entendimento acerca do modo como as pessoas se apropriam e territorializam a Rodoviária do Plano Piloto. A atribuição de uma identidade simbólica a um território, nesse sentido, é a *“qualidade que o território ganha de acordo com a sua utilização ou apreensão pelo ser humano”* (SAQUET, SPÓSITO apud (HUTTA). Territorialidade é, ainda em Hutta (2019), a imagem ou símbolo de um território. Já em Silva (2002) território é o espaço que habitamos, onde percebemos o passado e vislumbramos o futuro.

As relações sociais de apropriação simbólica são permeadas por mecanismos psicológicos de interação coletiva com o espaço, dentre eles o habitar. O Habitar, segundo Heidegger (1954), é o construir uma relação com algo: se habita à medida que se põe importância e se constrói algo em relação a alguma coisa. Neste sentido, não existe o homem e o espaço, existe o homem com o espaço. Habitar, portanto, não é somente de forma física num local geográfico, mas de forma ampla em espaços sociais ou imaginados. No espaço da Rodoviária do Plano Piloto, o conceito de habitar permite que possamos olhar para os atores que estabelecem uma relação com o seu espaço e entender que seu território é o produto dessa relação, espaço x apropriação, que resulta na construção da paisagem da mesma. No tópico “Contexto e atividade: conceitos e debates”, se discutiu os agentes que constroem essa paisagem, em que lugar ela está enquanto projeto e em que lugar está enquanto realização. O habitar pode ajudar compreender o percurso percorrido entre o projeto e o realizado: à medida que grupos sociais menos favorecidos empreenderam uma relação com este espaço, trazem consigo também suas identidades, ao empreender uma relação com o espaço, construíram com a construção de algo que não eram as

intenções projetuais de Lúcio Costa, mas que também não seriam apenas as territorialidades desses atores.

Segundo Raposo (2019), especificamente com relação à Rodoviária do Plano Piloto, seu território pode ser delimitado como político, cultural e econômico. É Território Político como um espaço delimitado e controlado pelo poder do Estado. Como Território Cultural, foco deste trabalho, por ser um território permeado por identidade, subjetividade, e ser produto de uma apropriação simbólica por atores sociais distintos. E por último, como Território econômico, é um espaço de relação capital-trabalho por ser fonte de renda. A Rodoviária, por ser:

“um território que carrega suas especificidades e é uma marca da urbanidade brasiliense, permite postular reflexões acerca das relações sociais e econômicas que se manifestam neste território.”
(Raposo, p. 71, 2019).

Para poder postular reflexões acerca das relações sociais que se manifestam na Rodoviária do Plano Piloto é importante buscar na literatura teorias que ajudem a compreender como as relações sociais se manifestam em um território, e constroem identidade e urbanidade. Armando Silva (2001), em seus estudos sobre urbanidades, postulou o conceito de imaginário urbanos. O autor diz que o imaginário afeta os modos de representar aquilo que conhecemos como realidade, constituindo uma percepção social ligada ao pensamento visual. O imaginado é um exercício de explicar as intenções sociais por meio da segmentação imaginada de um espaço, de uma escrita, de um discurso e as reverberações de seus efeitos.

Meschick (2022), conversando com Silva (2001), aponta que *“a construção dos imaginários não é aleatória, pois obedece regras, representações, formações discursivas e sociais profundas, de intensa manifestação cultural”*, (Meschick, p. 42, 2022). O registro visual, o olhar, a forma como algo é visto, é portanto, regido por orientações e normas sociais. Silva (2001), aponta que o imaginado em relação ao urbano, o imaginário urbano, tem três elementos: a cidade, os cidadãos e a temporalidade. Dizer que os processos imaginados contém essas três dimensões é também levar em conta as relações de apropriação do espaço, a passagem do tempo, e entender quem é esse coletivo que vivencia o espaço. No caso da Rodoviária do Plano Piloto, em específico, o imaginário é visto como construção social da realidade e conversa com a pregnância do simbólico na medida que se

entende a mesma como centro simbólico para o projeto do Plano Piloto bem como resultado das vivências coletivas que a constroem.

Meschick (2022) diz que Silva (2001) descreve a cidade como um objeto construído, mas que também é passível de permanente construção. Assim, segundo a autora, os atores inseridos na urbis criam e recriam o imaginado ao longo das vivências e encontros cotidianos. Essa é a dinâmica do imaginário enquanto construção da realidade, uma vez que os seres humanos são passíveis de criarem lógicas interpretativas, isto é, a realidade é o real que passou por processos cognitivos, e, nesse processo, os seres humanos agregam novos significados à realidade, interpretam, cognitivamente, inserem lógicas.

Neste ponto do diálogo entre imaginário e afeto na apropriação subjetiva do espaço, têm-se os conceitos de Hutta (2019) sobre a temática. A apropriação subjetiva passa pelo entendimento de que há uma relação das pessoas com o espaço: os indivíduos são afetados pelo espaço e o afetam à medida que habitam (HUTTA, 2019). O afeto é aqui entendido de forma ampla, como termo derivado do verbo afetar: ser afetado por algo. A dimensão afetiva, em Hutta (2019), é relacionada, na literatura, a um princípio de identificação e pertencimento.

Os afetos interferem nas decisões de habitar, assunto discutido por Heidegger, que o define como construir uma relação: habitamos à medida que nos importamos e construímos em relação a alguma coisa. Neste sentido, não existe o homem e o espaço, existe o homem com o espaço.

O afeto é um indicativo de modificação na *“capacidade de agir, uma modificação que resulta do encontro de um corpo com outro corpo”* (Hutta, 2019). Sendo mais que uma ação individual, é acima de tudo um movimento coletivo, dinâmico e relacional, que se desdobra na interação entre corpos com o espaço, não sendo apenas fruto, mas também construtor do território. Ou seja, o afeto pode ser, na visão desta pesquisa, compreendido como um agente ativo na construção de imaginários.

A afetividade é inerente aos territórios não somente, em seu aspecto topofílico (de amor a um território), mas por mediar a apropriação subjetiva do mesmo. O afeto pode ser usado para explicar o porquê dos espaços serem usados e deixados, o porquê de determinados grupos se relacionarem com determinado território.

Discutindo afetos se está também discutindo a ideia de trasmultiterritorialidade, como em (HUTTA, 2019), que é a investigação das modificações simbólicas e representacionais nas dinâmicas identitárias e sociais de um território. Os afetos não são apenas experimentados no território, eles constroem o território, ou o destroem, conforme Hutta (2019). Os acontecimentos afetivos não limitam a ocorrência única, eles continuam acontecendo na memória e na narrativa.

Com base nessas características, o conceito de territorialidade afetiva cria base de diálogo com o conceito de imaginário. O imaginado é constituído por representações coletivas que regem sistemas de identificação social, sistemas estes que também são mediados pelo tempo, em relação a grupos de indivíduos e que também determinam, influenciam e são influenciados pela experiência em um território, seja ele geográfico ou não. O imaginário pode ser alvo de processos afetivos, de territorialidade enquanto no espaço.

Ao discutir o afeto, segundo (HUTTA, 2019), se está discorrendo também sobre a importância da memorialização do espaço material, para as dinâmicas envolvidas nos processos de sair e de retornar a um território, isto é, entender como a memória interfere nas decisões em relação a um espaço. A memória pode ser vista como representativa de aspectos históricos do local, que interferem diretamente na sua identidade cultural. A Rodoviária do Plano Piloto é rememorizada o tempo todo, como em grupos do Facebook, como o mostrado na Figura 20, que compartilham fotos antigas e promovem um espaço onde a memória é revisitada.

Figura 20 - Página no facebook “Histórias de Brasília.” rememora a história da capital em um processo coletivo de compartilhamento de experiências e afetos. Abaixo, uma postagem mostrando a Plataforma Superior da Rodoviária em 1967.



Fonte: Histórias de Brasília.¹⁴

¹⁴ <https://www.facebook.com/historiasdebsb/posts/940180562830721/>

Meschick (2022), aponta também para a importância dos atos, de relembrar fatos e expressões culturais, para relação de um grupo com um espaço territorial, vide Figura 21 e 22.

Figura 21 - Festival Latinidades ocupa a Rodoviária do Plano Piloto com música e cultura.



Fonte: G1.

Figura 22 - Manifestantes fazem ato contra o aumento das tarifas do transporte público. Rodoviária do Plano Piloto, 2017.



Fonte: G1.

Hutta (2019), aponta que as dinâmicas relacionais no uso do espaço são constituídas de encontros e interações que moldam as capacidades de habitar, de agir e de se apropriar. Estes encontros são chamados de encontros afetivos. Um encontro positivo é um encontro afetivo positivo, enquanto que uma interação negativa constitui um encontro afetivo negativo. Se esses encontros acontecem de forma contínua eles levam à criação de uma dinâmica afetiva (HUTTA, 2019). A

dinâmica afetiva diz respeito a uma atmosfera espacial: é o que faz com que um grupo categorize um espaço como acolhedor, perigoso, interessante ou repulsivo. As dinâmicas afetivas de determinado espaço podem ainda falar sobre medo, curiosidade, raiva, vergonha, nojo ou culpa (Anderson, 2014; Bondi et al, 2005 apud Hutta 2019). Vide Figura 23.

Figura 23 - Usuários compartilham vivências, experiências e encontros sobre o espaço da Rodoviária do Plano Piloto de Brasília na plataforma Google street View.



Fonte: Google Maps. Acesso em Junho de 2023.

Um fluxo contínuo de encontros positivos e negativos, com a criação de uma dinâmica, interferem nas decisões dos indivíduos em relação a um espaço. Sendo motivadores da construção de um entendimento acerca dele, justamente por poder construir e desconstruir, é que essa dinâmica é chamada de força construtiva do afeto. Visto que o afeto não só é sentido como também é motivador para o bloqueio e para a criação de territorialidades. Saquet et Spósito (2009) apud Hutta (2019) entendem a territorialidade como “a qualidade que o território ganha de acordo com a sua utilização ou apreensão pelo ser humano”. Essa noção de territorialidade leva à análise de como os sujeitos se apropriam de um espaço material, ou imaginado, e como território e identidade têm uma relação de co-constituição.

Em relação à Rodoviária do Plano Piloto, se pode desprender que a força construtiva do afeto atuou na estruturação de um ambiente essencialmente cosmopolita-popular, à medida que novos atores sociais foram inseridos à dinâmica inicial. Encontros positivos e negativos foram se acumulando para construir uma

atmosfera espacial, uma dinâmica afetiva que permitiu que um comércio informal habitasse e que atores sociais desfavorecidos vissem neste espaço uma oportunidade, interferindo na construção da paisagem.

É importante considerar que existem territorialidades distintas em relação a Rodoviária do Plano Piloto, pois existem grupos distintos atuando em seu território. Para o comércio popular existe, ou existia até maio de 2023, uma atmosfera afetiva positiva para o seu florescimento, mas para quem está de passagem, para o transeunte, a dinâmica afetiva pode ser negativa devido a encontros afetivos negativos. Tais encontros afetivos negativos podem se dar na dificuldade de caminhar pelo espaço, nas deficiências dos serviços, ou mesmo na falta de manutenção do espaço físico. Um mesmo território pode ser composto por múltiplas territorialidades.

Quando se discutiu espaço entendeu-se que ele se insere para além do humano. Agregando a dimensão político-econômica-social temos o território, que não é exterior à sociedade, mas é quando se insere identidade que se pode expandir a noção que se tem da relação humana com o espaço para uma relação retroalimentativa: ao construir a identidade de espaço, também se age em relação a este espaço de acordo com a sua identidade. Quando há a discussão dos conceitos de cultura, imaginários e apropriação, também se está discutindo a vida que se desenvolve em um determinado espaço e na constante construção deste mesmo espaço pelo habitar. Tanto o espaço, quanto as memórias falam desta relação mesmo que de formas diferentes.

O próximo tópico se concentra na discussão e análise do questionário que foi produzido e aplicado com o intuito de mapear as relações entre as pessoas e a rodoviária. Analisar micro processos é fazer um recorte da realidade, pegar um sistema limitado para derivar compreensão acerca de processos maiores.

6. FORMULÁRIO, RESPOSTAS E DISCUSSÃO

*Eu não sei dizer/ Nada por dizer/ Então eu escuto/Se você disser | Tudo o que quiser/Então eu escuto
Fala - Secos&Molhados*

Como discutido nos tópicos anteriores, é no recorte de uma realidade que se pode observar, discutir e analisar a relação de determinado grupo com um espaço. No olhar adquirido pela vivência, pelo "boca a boca", é possível vislumbrar uma vivência coletiva e, assim, compreender um imaginário que também é coletivo. Com o intuito de vislumbrar as dinâmicas de memória, pertencimentos, afetos e imaginários, construímos uma pesquisa que circulou entre os dias 26 de abril e 28 de maio, obtendo 103 respostas, principalmente entre a comunidade acadêmica da Universidade de Brasília (UnB).

As perguntas da pesquisa foram majoritariamente de caráter subjetivo para que houvesse a criação de um espaço de compartilhamento de vivência. Além disso, priorizou-se o uso de imagens divertidas, cores e quebras no ritmo das perguntas para melhorar a experiência e diminuir a carga mental de quem respondia ao questionário, vide Figura 24. Dentro das estratégias, houve a divisão das perguntas em três blocos: perguntas de caracterização, afetos e memória e cultura visual. A seguir.

O Bloco de perguntas de caracterização foi destinado às perguntas de controle e conhecimento demográfico: idade, sexo, escolaridade e se o voluntário que respondia ao questionário acessava ou não a Rodoviária do Plano Piloto. Houve ainda a inclusão de duas perguntas de percepção quanto ao objeto: *“Quando pensa no plano piloto qual é a primeira coisa que te vem à mente?”* e *“Como você descreveria a rodoviária em uma palavra? E em uma frase?”* Tais perguntas tiveram dois objetivos: (1) já neste primeiro momento colher um dado essencial, mesmo que o voluntário desistisse de finalizar o questionário; (2) verificar se os espaços relativos à Rodoviária e ao Plano Piloto seriam percebidos pelos respondentes de formas opostas com relação à sua organização. Já no Bloco de afetos e memória as perguntas objetivavam obter relatos, memórias e correlações em relação ao território. Por último, o Bloco de cultura visual, se pediu que o entrevistado fizesse

uma relação da Rodoviária do Plano Piloto com cores, formas, construções visuais e expressões culturais. O intuito era integrar a noção da linguagem visual às representações e percepções sobre a rodoviária, verificando quais estruturas visuais seriam mais associadas ao local pelos respondentes.

Figura 24 - Abertura de capítulo e estratégia de quebra de ritmo.



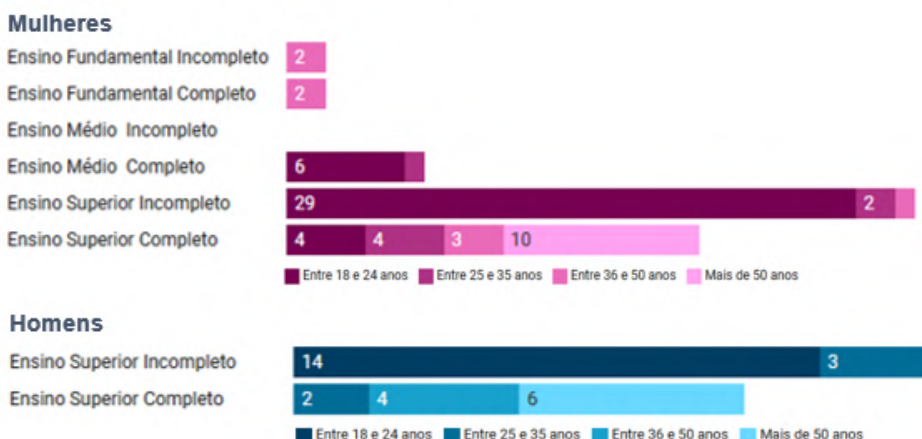
Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

6.1. Achados e entendimentos - Bloco de Caracterização

Nas perguntas de caracterização, observou-se que o público atingido foi principalmente de jovens entre 18 e 24 anos, indicando uma circulação entre os alunos da Universidade de Brasília. Contudo, a pesquisa circulou na mesma proporção entre um público de 40 e 60 anos, conforme a Figura 25. Destacamos que um dos limites da pesquisa foi que ela não alcançou as pessoas que trabalham na Rodoviária do Plano Piloto, em principal os ambulantes. Alcançar esses agentes seria importante para investigar a transmultiterritorialidade e como esse território pode ser percebido de diferentes formas sob o olhar de atores posicionados de diferentes formas. Um olhar relativo aos usuários de permanência (comerciantes, ambulantes, servidores públicos), e não apenas de usuários em passagem (usuários do transporte público) agregaria a vivência do dia-a-dia e as percepções de quem habita por longas horas ao longo de um dia, ou mesmo, por longos anos.

Figura 25 - Caracterização do público espelhando a circulação majoritária.

CARACTERIZAÇÃO DEMOGRÁFICA



Como parte das estratégias, as perguntas que se seguiram ao conhecimento demográfico foram “Quando pensa no Plano Piloto qual é a primeira coisa que te vem à mente?” e “Como você descreveria a Rodoviária em uma palavra? E em uma frase?”. Elas chamaram a atenção pela percepção de comparação entre os dois espaços. Houve, em relação ao Plano Piloto, um sentimento de afastamento, sendo citado como um “oásis distante” por um entrevistado. O Plano Piloto foi também muito relacionado à ideia de órgão público e administração pública.

Já em relação à Rodoviária, o espaço foi relacionado principalmente ao serviço ineficiente e a uma desorganização espacial. Quando questionados se haveria uma diferença de organização, os respondentes disseram que sim. Muitos deles demonstraram anseio, por um projeto arquitetônico e urbanístico para a Rodoviária do Plano Piloto, ponto a ser observado, já que a Rodoviária é fruto de um intrincado projeto viário e de arquitetura, como citado no capítulo II. Isso pode estar associado a um imaginário de que um espaço percebido como caótico ou deficiente em seus serviços prestados não teria tido um planejamento adequado. A percepção pode ser ainda maior pela comparação com o Plano Piloto de Brasília, famoso por seu planejamento urbano. Na Figura 26 foram condensadas as principais características apontadas para esses dois locais em diagramas. A estratégia empregada foi condensar as respostas em grandes grupos semânticos: bagunça, bagunçado, bagunçada e desorganizada fariam parte da mesma característica do espaço, por exemplo.

Figura 26 - Diagrama com as principais características apontadas para a Rodoviária do Plano Piloto e para o Plano Piloto.



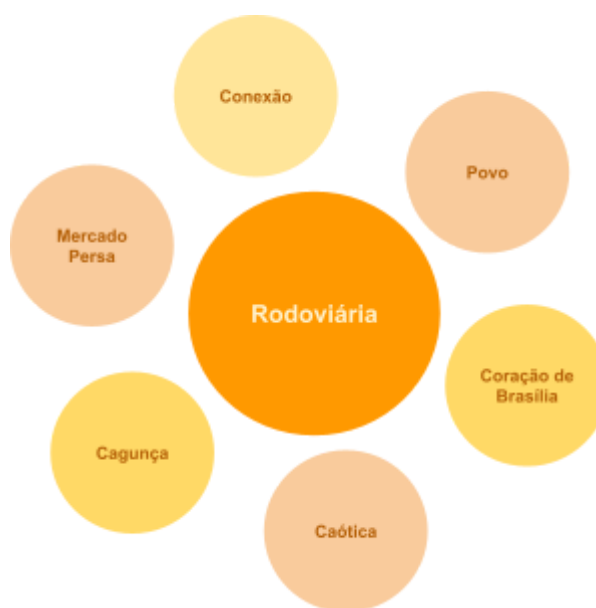
Fonte: Elaboração própria, 2023

Em relação ao Plano Piloto, ele é narrado por suas características arquitetônicas, sendo comumente citado em relação a sua escala monumental, esplanada dos ministérios e caráter administrativo e político dos seus monumentos. Há de se pensar, contudo, no sentimento de desconexão, embora houvesse

respostas que apontassem o Plano Piloto como casa, houve muito mais apontamentos que o ligavam ao trabalho e a um centro distante de qualidade de vida. Nota-se que essa percepção dialoga com os trabalhos de Jatobá (2019), que aponta o Plano Piloto como centro econômico, e por derivação de trabalho, e de Peres (2019), que sugeriu que o coração de Brasília não estaria em seu Plano Piloto, mas nas demais Regiões Administrativas.

O imaginário apontando para a Rodoviária é que ela seria desorganizada e caótica, que faltaria a ela projeto e serviços públicos de qualidade. Contudo, verifica-se um contraponto interessante em relação às imagens da Rodoviária do Plano Piloto: conforme a idade média dos respondentes aumentava, a rodoviária passava a ser percebida por um viés de memória, sendo narrada como um espaço de vivência e de cultura, vide Figura 27.

Figura 27 - Diagrama com as principais características apontadas para a Rodoviária do Plano Piloto nas respostas de usuários com mais de 40 anos.



Fonte: Elaboração própria, 2023

Esse ponto pode ser explicado pelo fato dessas pessoas acima de 40 anos guardarem lembranças afetivas de quando utilizavam mais o espaço quando eram jovens, e usarem da memorização para descrever o espaço.

Já a diferença de percepção entre o Plano Piloto e a Rodoviária do Plano Piloto pode ser analisada dentro da perspectiva da Brasília Idealizada x Vivida, já

que a Rodoviária do Plano Piloto foi originalmente projetada como parte de um centro de cultura que não se concretizou, mas que se firmou como uma centralidade, como foi apontado nas respostas do questionário. Apresentando também a possibilidade de ser analisada dentro da Distopia e Utopia do projeto do plano-piloto, já que um projeto que deveria, enquanto intenções, combater as diferenças sociais e problemas urbanos, criou um espaço na realidade que é descrito como sujo, bagunçado e caótico.

6.2 Afetos e memória ou como o espaço é narrado

A memória é importante para as dinâmicas afetivas em um espaço, pois elas contam sobre os processos de sair e de se retornar a um território. Das relações que um grupo tem com um espaço material e como a dinâmica afetiva é temporal, conta como grupos interagem com determinado espaço em determinado tempo. A Rodoviária do Plano Piloto foi narrada como um espaço desconfortável e sujo quando perguntamos como as pessoas se sentem no local hoje. Contudo, ao perguntarmos quanto às memórias, incentivando o relato de cenas inusitadas e fatos que acontecem no local, houve um contraponto positivo com memorização positiva de produtos e situações, em especial em relação aos usuários mais velhos. As perguntas feitas estão na **Tabela 03**.

Quadro 03 - Perguntas de afetos e memória.

| |
|--|
| Qual é a sua primeira lembrança com a rodoviária? Você já era adulto ou criança? Você pode me contar detalhes como sons, cheiros, me descrever a sensação... |
| Como se sentiu na primeira vez que viu a rodoviária do Plano Piloto? Pode descrever? |
| E hoje qual é a primeira coisa que sente ao chegar no local? |
| Tem alguma coisa que para você só existe na rodoviária? Algo que você percebe que está faltando, ou que percebe a falta e pensa “nossa na rodoviária eu encontraria/veria/sentiria/acharia...” |
| Qual foi a cena mais inusitada que já viu na rodoviária? E a mais engraçada? |

Fonte: Elaboração própria, 2023

Neste bloco, as perguntas foram em um primeiro momento relacionadas às memórias e as demais, à narração e ao compartilhamento experiências. Grande parte dos respondentes teve seu primeiro contato com a Rodoviária do Plano Piloto

quando crianças, ou início da vida adulta e citam a experiência como grandiosa, para as crianças, ou confusa para os jovens. Houve também vislumbres de como era a Rodoviária nos anos 70 e 60, como mostrado nas respostas transcritas abaixo:

“Minha lembrança é a pastelaria viçosa, cheiro de pastel, aquele barulho de pessoas conversando e carros.”

Minha primeira lembrança é ainda da infância. Lembro de muita gente andando para todos os lados. Tive medo.”

“Eu era adolescente. Fui a primeira vez para conhecer a UnB. É um lugar com muito movimento, cores e cheiros. O aroma mais marcante é o de fritura de churros.”

“Era adulta. Espaço sujo e decadente. Criança. Pastelaria, uma delícia. Centro da cidade. Passagem obrigatória. Anos 1970.”

Quando perguntados sobre como se sentiam na sua primeira experiência na Rodoviária do Plano Piloto, houve indicação de sentimento de diminuição, por conta do tamanho do aparato urbano, de confusão por ausência de portas, janelas e indicações, e também de apreensão. Uma das respostas foi que *“Não havia paredes, nem porta de entrada, nem de saída. Não conseguia entender que era um lugar. Parecia um ponto de encontro.”* Já outra destacou: *“Achei algo grandioso com um fluxo enorme de pessoas”*. A relação com o serviço também apareceu de forma muito marcante, indicando que o local aparenta estar abandonado. Também houve quem citasse a existência de problemas sociais no local, em especial pela ideia da exclusão social:

“Apreensão, Tudo muito sujo, Abandono, Como se quem por lá passasse, não tivesse valor....e até hoje é assim!!!Sinto isso, quem passa por ali,está à margem....quase um não incluído.”

Já as perguntas “E hoje qual é a primeira coisa que sente ao chegar no local?” obteve respostas semelhantes, mas com um viés mais pessoal. O apontamento de angústia, medo, sensação de insegurança e pressa de sair do espaço geográfico da Rodoviária foram marcantes nesse sentido, o que indica que em relação a esses usuários, a dinâmica afetiva provavelmente é negativa. Houve quem respondesse “Vontade de sair correndo dali” e “Pressa, só quero sair de lá o mais rápido o possível”, o que é indicativo de um processo de desterritorialização, pois há a indicação desvinculação com o território. Houve, contudo, indicações positivas ou mesmo curiosas, certamente vinculadas à rememoração:

Sempre digo aos meus amigos que quando tenho saudades do Brasil faço aquela minúscula viagem que, partindo da plataforma superior da Rodoviária me conduz através de dois lances de escada rolante ao patamar inferior e, ao final, a estação central do metrô. E foi com grande surpresa que descobri numa entrevista de Lúcio Costa (in loco, novembro de 1984) as seguintes palavras (Lúcio Costa, Registro de uma vivência, Editora 34, o. 311):

É relevante observar como essa resposta, de certa forma, incorporou ou validou a visão de Lúcio Costa sobre a Rodoviária quando a comparou com o "Brasil real"

Chamam a atenção, ainda, indicações de cunho social que mostram como a Rodoviária centraliza ou demonstra em seu território, problemas sociais. A sensação de medo, aflição ou desespero são narradas em torno de agentes que não são a rodoviária, mas que fazem parte da sua construção enquanto microcosmos, como nas falas abaixo:

Sempre que penso na rodoviária me vem um sentimento de pesar. Ver pedintes (crianças e adultos), drogados, vendedores ambulantes a cada 10 metros, mal cheiro, banheiros e escadas rolantes precárias, etc, tudo contribui para que a rodoviária seja um local que ninguém quer ir. Vai pq não tem jeito.

Sinto medo pela quantidade de mendigos e o mau cheiro

O abandono do patrimônio, a falta de manutenção dos seus aparatos e o comércio informal na figura dos ambulantes, são pontos recorrentes na narração do território da Rodoviária do Plano Piloto. Sendo que os primeiros sempre de forma negativa e o comércio ambulante ora de forma positiva, ora de forma negativa.

No entendimento desta pesquisa, a presença do vendedor ambulante em si não é causa do desconforto narrado, e não adentrando à discussão se eles devem ser retirados da Rodoviária do Plano Piloto, pois são representativos de sintomas de processo sociais muito mais profundos, conforme discutido anteriormente. A sua presença no local sinaliza que naquele espaço há urbanidade, vida e condições para que sua atuação ocorra. Mas, o problema parece estar muito mais na forma como a ocupação ocorre, no volume que há e em como sua presença se confunde com vários outros problemas de manutenção e serviço.

Quando perguntados "Tem alguma coisa que para você só existe na rodoviária? Algo que você percebe que está faltando, ou que percebe a falta e pensa "nossa na rodoviária eu encontraria/veria/sentiria/acharia..." se queria entender se existiam coisas vinculadas à imagem da rodoviária enquanto representação mental,

enquanto afetividade, ícones ou símbolos. E as respostas indicaram que não, pois a grande maioria dos respondentes usou a pergunta para indicar falhas de serviços, ou a ideia de bagunça e sujeira. Destarte, houve quem indicasse produtos que são comercializados, em específico, o pastel da Pastelaria Viçosa, vide Figura 28, que foi muito citado nesta e outras perguntas. Demonstrando a importância do pastel Viçosa pela sua imagem positiva não apenas como parte da Rodoviária, mas pertencente à própria narrativa de formação cultural de Brasília como um todo. Houve também quem indicasse os ambulantes e seus objetos de trabalho como parte da paisagem da Rodoviária:

A com certeza as pessoas que estende panos no chão e vende seus produtos no meio do caminho das pessoas

O comércio é muito autêntico e diverso.

Pastel da viçosa, e tranqueiras baratinhas, antes de ir na feira dos importados sempre pesquiso antes na rodoviária.

Uma das coisas boas da Rodoviária, é, provavelmente, o comércio.

Figura 28 - A Pastelaria Viçosa, inaugurada em 1960, é um exemplo de atividade da Rodoviária do Plano Piloto que é indicado sempre que se pergunta da rodoviária. Tião Gomes da Silva e Eugênio Apolônio observaram uma necessidade: alimentar os trabalhadores que iam e viam pela rodoviária. Existente até o momento a pastelaria tem sua história em simbiose com a história e com as memórias dos habitantes do Distrito Federal.



Fonte: Acervo da Pastelaria Viçosa.

Houve quem indicasse que a Rodoviária deveria abrir espaço para manifestações artísticas, como já acontece no metrô de São Paulo, no metrô de Nova York, na Praça da Sé, entre outros aparatos viários semelhantes.

A Rodoviária não tem manifestações artísticas, sejam grafados, pixos ou qualquer outra manifestação de arte e disso sim, eu sinto falta.

1º Um espaço de convivência;

2º Comércio separado da área de grande circulação (um pouco apenas, nada que afete muito, ou mais espaçosa);

3º Arte urbana, por se tratar da classe trabalhadora, acho que devem ser representados;

Poderiam transformá-la em modelo! Para que todos que viessem aqui ficassem admirados e comentassem!

Na última pergunta do Bloco perguntamos “*Qual foi a cena mais inusitada que já viu na rodoviária? E a mais engraçada?*”, com o intuito de receber memórias, anedotas ou histórias que ajudassem a compor o painel de como é a rodoviária do Plano Piloto para este público. Houveram relatos vinculados a apresentações de música, cultos religiosos, shows e até mesmo entradas ao vivo da rede de TV aberta, que ajudaram a compor a Rodoviária como um espaço multicultural e muito importante simbolicamente para o Distrito Federal.

Apresentação de música, religiosa e venda de milho, além de outros produtos.

inusitada foi o show da Marília e engraçado é as brigas dos comerciantes

É sempre legal ver pessoas voltando de festas andando descalço por não aguentar o salto.

Programa de TV da Record ao vivo com prendas ao vivo.

Como centro simbólico, a Rodoviária centraliza atos e intervenções. É o local para onde grupos diversos e variados vão para serem ouvidos, divulgar ideias ou fazer serviços comunitários. Reforçando o papel da Rodoviária como um centro simbólico de Brasília, em diálogo com o previsto no plano original, embora as formas de ocupar o espaço se deram de modo destoante do que esperava Lucio Costa quando a projetou.

Neste bloco, houveram indicações de que a Rodoviária do Plano Piloto é narrada de forma negativa em função dos seus serviços deficitários, da falta de manutenção e de problemas sociais. No entanto, houve espaço para pontos positivos e vislumbres de oportunidades para o local. Nota-se uma forte indicação de sua função simbólica e agregadora ao atrair grupos para fazer intervenções no local – sejam artísticas, sociais, políticas ou religiosas –, pois há uma garantia de visibilidade. Além disso, nota-se como houve a indicação constante da Pastelaria

Viçosa, ou do pastel como objeto oriundo e representativo da Rodoviária do Plano Piloto, fato que agrega a esse produto um valor simbólico importante no âmbito de Brasília.

6.3 Cultura visual ou como o espaço é percebido

Segundo Silva (2002), o imaginário é uma percepção social ligada ao pensamento visual. Neste bloco se buscou entender quais eram os signos visuais, as imagens mentais relacionadas a Rodoviária do Plano Piloto dialogando com o conceito de cultura visual, que é o estudo da construção do visual na arte, nas mídias e na vida cotidiana, tendo a imagem como objeto central e por meio da qual são produzidos significados em contextos culturais.

A primeira pergunta foi “*De memória me descreva a rodoviária. Qual é a sensação, a textura? Como são as formas? Qual é o cheiro ?*” Foi indicado, dentre outros, o cheiro de fritura, combustível, comida e principalmente cheiros desagradáveis relacionados à falta de manutenção dos banheiros públicos. Quanto às formas, os respondentes selecionaram aquelas pontiagudas, duras e rígidas, que podem ser interpretadas como alusivas ao perigo ou mesmo à forma geométrica da Rodoviária do Plano Piloto, e a texturas moles e gosmentas, relacionados ao nojo.

Cheiro muitas vezes de xixi
Ela é de certa forma afetiva, como passando muito tempo lá, nos vemos em diferentes versões de nós mesmos no mesmo lugar
E é uma reunião de tudo isso.

Quando chego eu lembro de dias que eu estava mal pegando o ônibus chorando. Ou nos dias em que estava tão feliz de estar indo encontrar alguém.

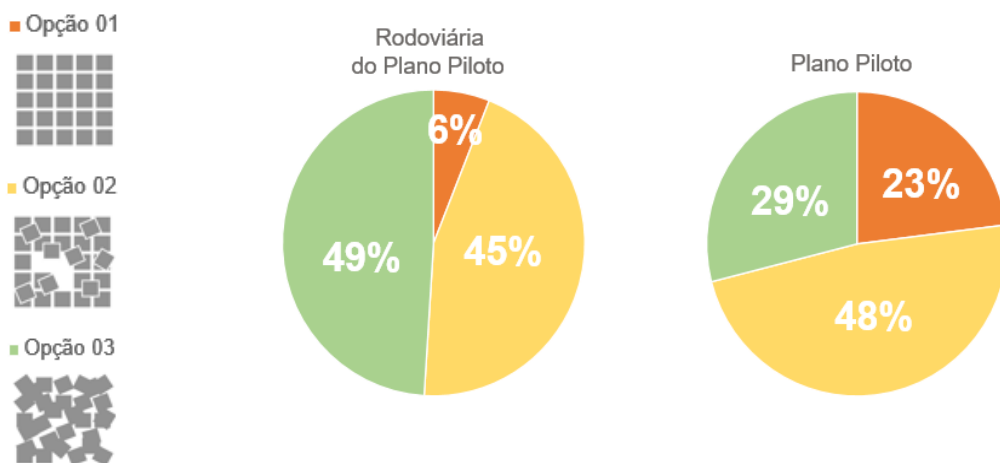
Então é um lugar que passa sensação de familiaridade pq muitas de mim já passaram por lá.

Quando perguntados sobre o som da Rodoviária, os respondentes apontaram, como mostrado na Figura 29, o som do movimento, do comércio, dos ônibus e das conversas, que se unem para criar uma cacofonia descrita como desagradável.

Ainda houve o emprego da sinestésica como estratégia para entender o que se relaciona com a Rodoviária do Plano Piloto, e a Brasília. A pergunta foi: “O carnaval remete ao Rio de Janeiro. A Estação da Sé, remete a cidade de São Paulo. O croissant é da França. O pop bem americano. O que remete a Brasília? E ao Plano Piloto?” A Rodoviária foi vinculada ao caos, a cor cinza e ao branco sujo, enquanto que Brasília foi vinculada ao azul do seu céu, aos amarelo dos ipês, marrom e à Esplanada dos Ministérios. É interessante indicar como as cores do meio foram elencadas para representar os espaços aos quais elas acontecem.

Por último, se averiguou-se a percepção quanto à organização do meio. Uma das perguntas chaves para o desenvolvimento deste trabalho foi se haveria a percepção de uma diferença de organização entre o Rodoviária do Plano Piloto e o próprio Plano Piloto. Para tal, um esquema, vide Figura 32, mostrando três tipos de organização diferentes, foi criado: no primeiro temos um sistema completamente desorganizado, seguido por um segundo um sistema completamente organizado e, por último, um sistema em desordem. As respostas indicaram que sim, há uma diferença de percepção entre os dois espaços. Os respondentes entendem a Rodoviária como um sistema desorganizado. E, em contraponto, indicam em sua maioria o Plano Piloto como sistema organizado, vide Figura 32.

Figura 32 - Como os usuários definem o Plano Piloto e a Rodoviária enquanto organização espacial.



Fonte: Elaboração própria, 2023

Um último aspecto averiguado dentro da percepção espacial foi perguntar diretamente: “Você acha que há uma diferença entre a organização da rodoviária e a

organização do Plano Piloto?” As respostas indicaram novamente que sim, que haveria, destacando-se apontamentos como:

Sim. A rodoviária parece desorganizada, já o plano, no geral, é bem organizado.

Sem dúvidas, parece que lá eles não ligam, destoa muito do plano.

DEMAAAAAS!!!! É incrível que a diferença esteja a poucos quilômetros.

Sim, muita. O plano é organizadíssimo (foi planejado para isso, ne?). A rodoviária parece que fizeram tipo, da noite pro dia.

Neste bloco, a Rodoviária do Plano Piloto de Brasília foi narrada e identificada, principalmente como caótica e suja, enquanto o Plano Piloto foi percebido como organizado e planejado, e estão alocados em locais diferentes na percepção de quem respondeu a pesquisa. Também ficou evidente pelas respostas como um espaço é vinculado ao som de pessoas e veículos, a cores frias, ou mesmo sufocantes, talvez em razão da reação emocional à multidão, correria, sujeira e bagunça. Ainda encontramos que quando perguntados diretamente sobre as cores, a vinculação ao padrão cromático do próprio espaço prevaleceu, como o cinza, o branco e o concreto. O que reforça uma identificação das cores da rodoviária mais com sua arquitetura ou sensações pessoais do que com as atividades que lá ocorrem. Sendo que todas essas características narram o espaço sensorialmente desagradável para este público.

Os aspectos levantados na pesquisa contribuem para o entendimento das dinâmicas afetivas deste público com a Rodoviária do Plano Piloto. Os encontros afetivos são reiteradamente negativos, já que os aspectos negativos do espaço são inseridos nas falas repetidamente. Isso mostrou como o serviço deficiente, a falta de manutenção e problemas de cunho social afetam as percepções em relação a Rodoviária do Plano Piloto. Contudo, é importante ressaltar que o aspecto popular-cosmopolita da Rodoviária não foi de todo descartado, há ainda indicações de apropriação, social e cultural, observações de como este espaço foi feito território pelos ambulantes. Além disso, percebe-se como experiências pessoais alheias ao espaço podem influenciar na sua percepção, a exemplo da respondente que declarou sentir alegria na rodoviária por estar lá com o intuito de pegar um ônibus para encontrar alguém especial.

Importa elencar que, embora as dinâmicas encontradas nesta pesquisa tenham sido majoritariamente negativas, ela não conseguiu alcançar os ambulantes e nem os comerciantes, que talvez a narrem o referido território de uma forma muito mais positiva. A retirada dos ambulantes, de forma talvez higienista, não contribuiria para para resolução dos problemas hoje observados no espaço e poderia ocasionar uma diminuição na sua diversidade.

As percepções negativas da rodoviária quanto ao serviço prestado não fazem parte apenas do imaginário da população, pois tais problemas são conhecidos pelo próprio governo e gestores locais. Isso fez com que, desde outubro de 2022, houvesse a possibilidade de se abrir processo licitatório para privatizar a Rodoviária do Plano Piloto. Como já citado, em Maio de 2023, houve ações com o objetivo de coibir o comércio ambulante do espaço da Rodoviária e, em 05 de julho de 2023, em sessão plenária ordinária, o Tribunal de Contas do Distrito Federal autorizou o prosseguimento dos trabalhos para a privatização da Rodô em formato de parceria público-privada. Contudo, o Tribunal de Contas do DF estabeleceu como condicionante à aprovação do projeto de Lei nº 2.260/2021 e que, antes da execução de intervenções, fossem realizados estudos de regularidade e impacto arquitetônico pelo Conselho de Planejamento do Distrito Federal.

7. MAPA AFETIVO: COMO OS USUÁRIO REPRESENTAM O ESPAÇO

*Lembrança de pequenos heróis | Que como nós tiveram vontade de
Venturas mil | De contarem na história*

A Pátria - Cartola

Além da aplicação do questionário, houve a concepção de um mapa afetivo interativo, cuja proposta era complementar ou expandir o que foi observado nas respostas do questionário. O mapa afetivo possibilitou observar mais de perto e de forma mais específica em relação a microprocessos, a dinâmica afetiva como território.

Construir o mapa afetivo representou um modo de expressar graficamente as dinâmicas afetivas e as relações subjetivas de território da Rodoviária do Plano Piloto, em especial as transições e permanências. Uma cartografia afetiva, de modo geral, não se atém necessariamente a um espaço físico, ou mesmo, à representação geográfica e meticulosa de um espaço geográfico. As estratégias de representação são em relação às construções subjetivas com aquele espaço, e não em relação aos elementos geográficos que o compõem. **Figura 33 e 34.**

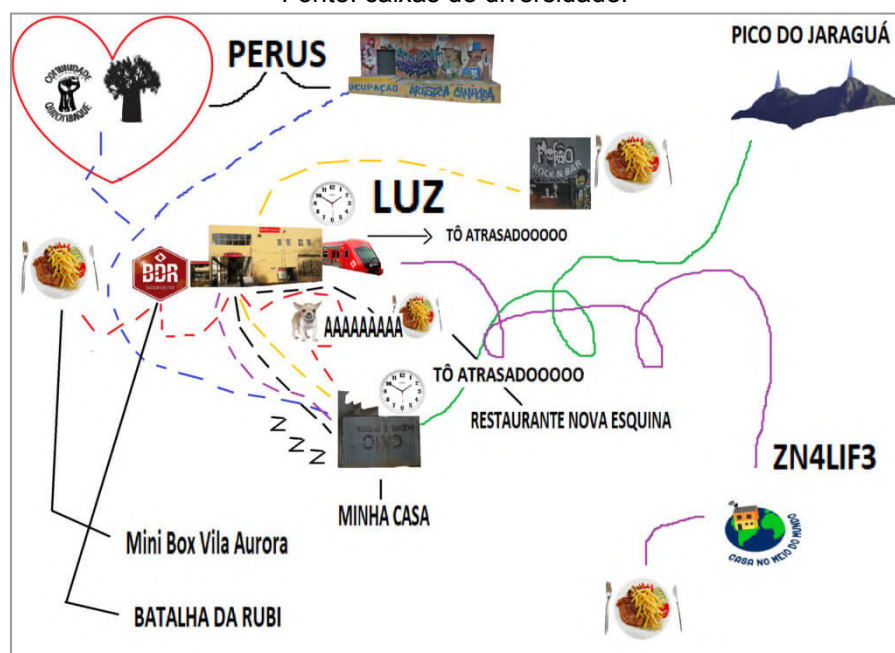
Figura 33 - Exemplos de mapeamento afetivo. Mapa afetivo dos cafés de Brasília indicam onde se podem encontrá-los e a experiência que podem vir a ter.



Fonte: Comida para pensar.¹⁵

¹⁵ <https://comidaprapensar.com/mapa-dos-caf%C3%A9s-1>

Figura 34 - Mapa afetivo apresentando um mapa mental de um espaço, os percursos e o que se encontra neste espaço.
Fonte: caixas de diversidade.¹⁶



O processo de construção de um mapa afetivo pode ser orgânico, como por exemplo, em uma dinâmica de grupo, em que cada participante insere a sua vivência; ou pode ser um processo projetual, onde há uma mediação gráfica para as diversas nuances e perceptivas. O projeto do mapa Afetivo da Rodoviária do Plano Piloto se enquadra neste segundo tipo, pois exigiu considerar um formato intuitivo de interação, além de hierarquia visual, cores, padrões, linguagem visual adequada para reconhecimento do espaço, iconografia e paleta de cores. O intuito era que quem interagisse com o mapa pudesse fazê-lo sem intervenção de um terceiro, para que o produto final pudesse ser mais fidedigno e o processo, lúdico.

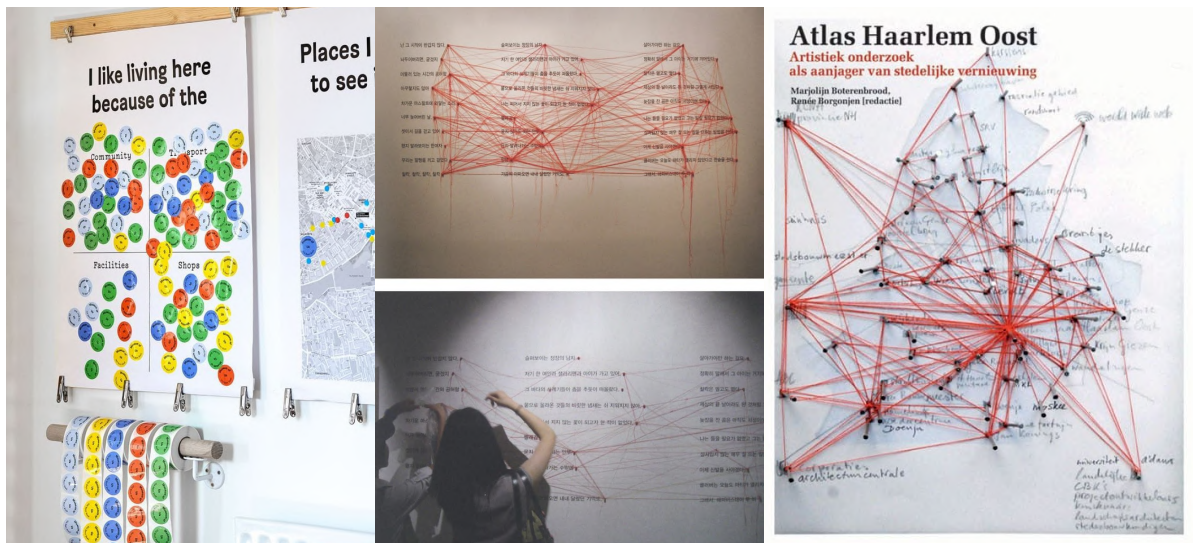
Um mapa afetivo pode ser físico ou digital, o que interfere no processo de interação. O mapa afetivo concebido para esta pesquisa foi um objeto físico, ou seja, as interações ocorriam em um objeto palpável, contendo texturas e diversas possibilidades de manuseio.

O processo projetual de construção do mapa afetivo teve como referências painéis interativos vistos em mostras de arte, intervenções controladas em espaço de museus e peças de arte processuais, por exemplo abaixo, Figura 35.

¹⁶

<https://caixadiversidade.enoisconteudo.com.br/como-fazer-um-mapa-afetivo-para-encontrar-pautas-no-territorio/>

Figura 35 - Referências usadas no processo de construção do painel interativo.



Fonte: Pinterest¹⁷

O painel interativo sobre a Rodoviária do Plano Piloto para aferição de dinâmicas afetivas foi montado no Instituto Central de Ciências (ICC) entre os dias 29 de maio e 01 de Junho, período em que ficou disponível para interação. O mapa tem caráter colaborativo, pois foi construído pelas vivências dos frequentadores da Universidade de Brasília que o acessam, em especial alunos. Os alunos e passantes foram incentivados a interagir com o mapa, pois ele ficou fixado em um painel no Instituto Central de Ciências Sul (ICC Sul) durante o período mencionado, com uma mensagem chamativa convidando à interação.

O painel foi fruto de um processo de design: houve a definição de estratégias, de público, a codificação de possíveis reações, houve a análise de como os usuários já lidavam com o objeto, se definiu tom e linguagem e houveram pesquisas e processos de criação. Nos tópicos seguintes detalhamos o processo de design e as escolhas projetuais e, ao fim, discutimos os resultados encontrados.

7.1 Processo de pesquisa e criação das estratégias de mapeamento

A cartografia afetiva visa representar graficamente interações e vivências com um espaço. Portanto, o primeiro passo foi observar as dinâmicas e atividades que

¹⁷ Moodboard do projeto:

<https://drive.google.com/drive/folders/1nUIdGCnQCsQmMMAgka4xAvSivWkByLf?usp=sharing>

ocorrem na Rodoviária do Plano Piloto e sintetizar em macro grupos, Quadro 04. Essa categorização considerou ações e processos de: Circulação, Serviços, Comer, Comércio, Permanência e Sentidos.

Quadro 04 - Catalogação, agrupamento e sintetização de atividades.

| Ações observadas no espaço | |
|----------------------------|--|
| Circulação | <ol style="list-style-type: none"> 1. Chegar 2. Sair 3. Como: Ônibus, Metrô, BRT, táxi/uber 4. <u>Empecilhos</u> 5. Empecilhos: ambulantes, mercadorias, escada rolante quebrada, gente na escada, vendedor de plano de telefonia móvel, exame admissional. |
| Serviços | <ol style="list-style-type: none"> 1. Salões, vacina, foto ¾, na hora, carregar cartão; 2. Acessar programas do GDF; 3. Pagar contas; 4. Tirar documentos. |
| Comer | <ol style="list-style-type: none"> 1. Frutas; 2. Marmitas 3. Lanchonetes 4. Produtos de ambulantes 5. Sacolão |
| Comércio | <ol style="list-style-type: none"> 1. Comprar: roupas - eletrônicos- coisas para casa - bijuteria - óculos- maquiagem - sapato - frutas - farmácia - livraria. 2. Consertar: celular, computador, sapato 3. Vender: ambulantes e comerciantes. |
| Permanência | <ol style="list-style-type: none"> 1. Ficar um tempo: filas, compras, trabalhar, conversar, comprar. 2. Observar: conversar, saber de algo, ouvir, relatar, me disse. 3. Filas: rápidas, curtas, longas, demoradas. |
| Sentidos | <ol style="list-style-type: none"> 1. Ouvir 2. <u>Encontrar</u>: conhecidos, amigos, de vista Conversar: motorista de todo dia, atendentes, cobrador... 3. Barulhento: Som de ônibus, de gente, dos ambulantes, dos evangélicos pregando, do BRT, ações de TVs, dos produtos e de anúncios. 4. Inseguro: roubo, furto 5. Lotado: cheio, lata de sardinha, muvuca 6. Cheiros: Comida, banheiro, pessoas, lixeiras, perfumes, frutas, pastel, fumaça, churrasquinho... |

Fonte: Elaboração própria, 2023

Em paralelo, analisando os dados previamente coletados ao longo da pesquisa, elencando as principais sensações, ou respostas emocionais vivenciadas no espaço da Rodoviária, vide Quadro 05.

Quadro 05 - Catalogação, agrupamento e sintetização de atividades.



| Sensações | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Estresse <input type="checkbox"/> Calma | <input type="checkbox"/> Rápido <input type="checkbox"/> Lento | <input type="checkbox"/> Triste <input type="checkbox"/> Gostar <input type="checkbox"/> Curioso |

Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

Ao longo do processo projetual, percebemos que deveríamos criar ferramentas e estratégias para que as sensações pudessem aparecer no mapa de forma mais clara e se diferenciar das atividades. Assim, as interações foram transformadas em adesivos circulares de 1,5cm de diâmetro, Tags de auto colagem de dois níveis de representação: figura transparente, representando o que acontece no espaço e figura totalmente colorida representativa de emoções. E ainda houve mais um processo de sintetização, fazendo com que chegássemos a 6 atividades principais e a 6 emoções principais, Quadro 06.

As seis emoções são Gosto (vivências positivas), Estressado (estresse ou raiva), Curioso, Medo (apreensão, ou suprimido), Nojo e Alívio.

Quadro 06 - Sistematização de emoções e atividades que acontecem no espaço.

| Coisas que ocorrem no espaço | De que forma se sente neste lugar ? |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Empecilhos <input type="checkbox"/> Serviços <input type="checkbox"/> Alimentação <input type="checkbox"/> Comércio <input type="checkbox"/> Área de permanência <input type="checkbox"/> Encontros  | <input type="checkbox"/> Gosto <input type="checkbox"/> Estressado <input type="checkbox"/> Curioso <input type="checkbox"/> Medo <input type="checkbox"/> Nojo <input type="checkbox"/> Alívio  |

Fonte: Elaboração própria, 2023

Identificadas as emoções e atividades para a codificação, o processo seguinte foi definir a iconografia. O processo de pesquisa iconográfica e o ícone selecionado estão na Quadro 07 e na Quadro 08, a seguir. Para cada emoção fizemos um estudo de iconografia com o intuito de criar unidade e clareza.

Quadro 07 - Processo de escolha dos ícones para as atividades que acontecem no espaço.

Coisas que ocorrem no espaço
Processo de escolha dos ícones de serviço



Empecilhos



Serviços



Alimentação



Comércio



Área de permanência



Encontros

Fonte: Elaboração própria, 2023

Nas Tags de emoções, relacionamos cada uma delas a um emoji, ou representação humana, junto a cores. A escolha da representação humana se deu em razão de como isso passa claramente uma ideia de emoção, sem a possibilidade de dúvida, o que outras representações poderiam trazer. Já o uso de cores agregou outro sistema de identificação, a Tag. Assim, caso houvesse dúvidas quanto ao que representa a iconografia, as cores poderiam ser elucidativas para a pessoa que iria interagir com a intervenção.

Quadro 08 - Processo de escolha de ícones para as reações emocionais e escolha de cores usadas. Abaixo a paleta de cores final.

| Processo de escolha dos ícones de sentimento | | |
|--|---|---|
| Tudo bem |  |  |
| Raiva |    |  |
| Surpresa |  |  |
| Medo |  |  |
| Nojo |  |  |
| Alívio |  |  |

Fonte: Elaboração própria, 2023

O processo de sintetização de emoções e atividades observadas no território da Rodoviária do Plano Piloto culminou na criação de 12 Tags, ou adesivos circulares, de 1,5cm de diâmetro, que foram impressas em folhas de papel adesivo, conforme a Figura 36 a seguir, e posteriormente transformadas em bobinas para fixar no mapa.

Figura 36 - Tags Finais

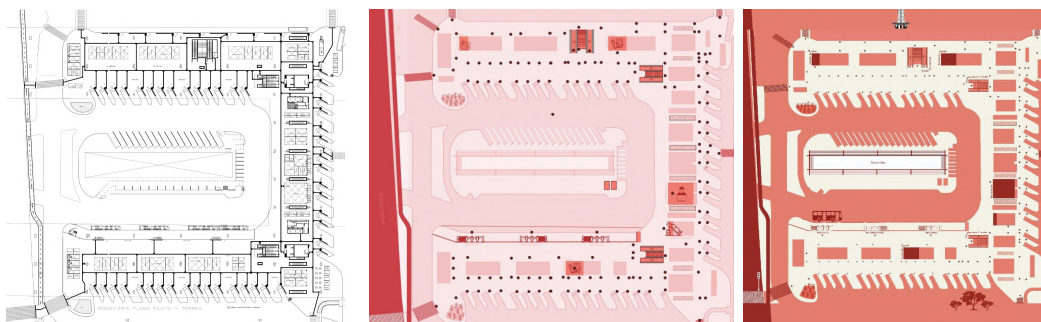


Fonte: Elaboração própria, 2023

Tendo as reações e atividades pensadas e transformadas em adesivos, foi o momento de pensar em como transformar a planta da Rodoviária do Plano Piloto em em um mapa, ou seja, em como simplificar ao ponto de permitir interações, mas sem prejuízo para os principais marcos espaciais. Nos apoderamos do apontamentos de Corullon (2013) que indicou que a Estação Rodoviária, ou pavimento térreo ao nível da via esplanada, concentrava o maior número de atividade, com fluxos maiores e presença de ambulantes, e a usamos como recorte espacial. Assim, o mapa afetivo da Rodoviária do Plano Piloto seria o mapa afetivo da estação rodoviária, e tal escolha foi feita em razão da complexidade de representar plenamente, em um único plano, a estação rodoviária, o mezanino e a estação superior.

Feito o recorte espacial, levamos a planta da estação rodoviária para o programa *Adobe Illustrator*. Redesenhamos toda a planta como vetor, o que possibilitou um maior controle quanto a cores, volumes e outros aspectos da forma. Uma escolha consciente foi a de não representar os pilares secundários, alvenaria e paredes, pois priorizou-se o espaço na prancha para interação, diminuindo elementos que poderiam gerar confusão. O processo de construção pode ser visto abaixo na Figura 37:

Figura 37 - Processo de vetorização, definição de estratégias de representação e resultado final



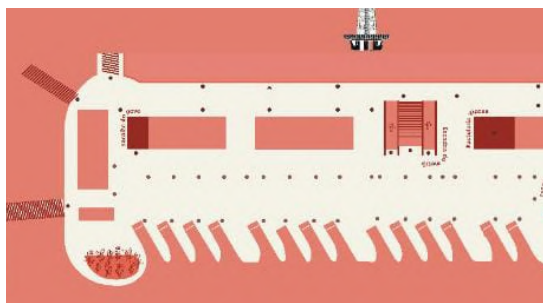
Fonte: Elaboração própria, 2023

Um requisito do projeto foi o de apresentar marcos espaciais para que o usuário pudesse se orientar na planta, pois mesmo que o foco de um mapa afetivo não seja representar os elementos geográficos, é importante que os usuários se situem no espaço cartográfico para que pudessem interagir.

Em consideração a isso, inserimos elementos identificatórios, como se pode visualizar na Figura 38, como as faixas de pedestres, a Torre de Tv, o Museu da República e o Congresso Nacional, que não se atém à escala, mas priorizam a

identificação da direção de tais elementos em relação à rodoviária. Inserimos também elementos para demarcar as mudanças de pavimentos, como as escadas do metrô e as escadas para o mezanino. Ainda com relação aos elementos identificatórios, inserimos a baía do ônibus de número 110 – trajeto rodoviária-UnB –, o Sacolão do Povo, o ponto de vacinação da Covid19 e a Pastelaria Viçosa como marcos espaciais do pavimento rodoviário. Isso se mostrou relevante por serem locais emblemáticos para boa parte do público que iria interagir com o mapa, estudantes da UnB.

Figura 38 - Estratégias de representação e de orientação do usuário pelo mapa: iniciação de pontos identificatórios.



Fonte: Elaboração própria, 2023

Além das respostas emocionais e de catalogar as atividades que ocorrem na Rodoviária, também queríamos visualizar as dinâmicas e indicativos dos movimentos dos usuários ao percorrerem o espaço. Em pesquisa de similares, encontramos intervenções onde pequenos alfinetes eram colocados em um painel e os usuários usavam um fio, que estava disponível na intervenção, para traçar trajetos, caminhos e outros, conforme o objetivo da interação, vide Figura 39.

Figura 39 - Referências para o sistema de identificação de caminhos.

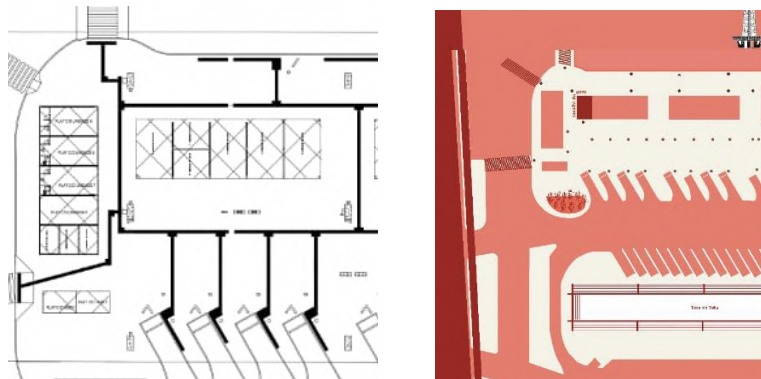


Fonte: Pinterest.

Nos apropriamos desta solução, e mapeamos os pontos de mudança de direção no painel com alfinetes metálicos. Para fazer tal mapeamento, usamos as

marcações do piso tátil que estava grafado na planta do pavimento rodoviário, Figura 40. E para possibilitar a interação para traçar um trajeto, construímos um mecanismo com uma bobina de barbante vermelho, cujo fio deveria ser transpassado pelos alfinetes, cortado e amarrado ao fim do processo.

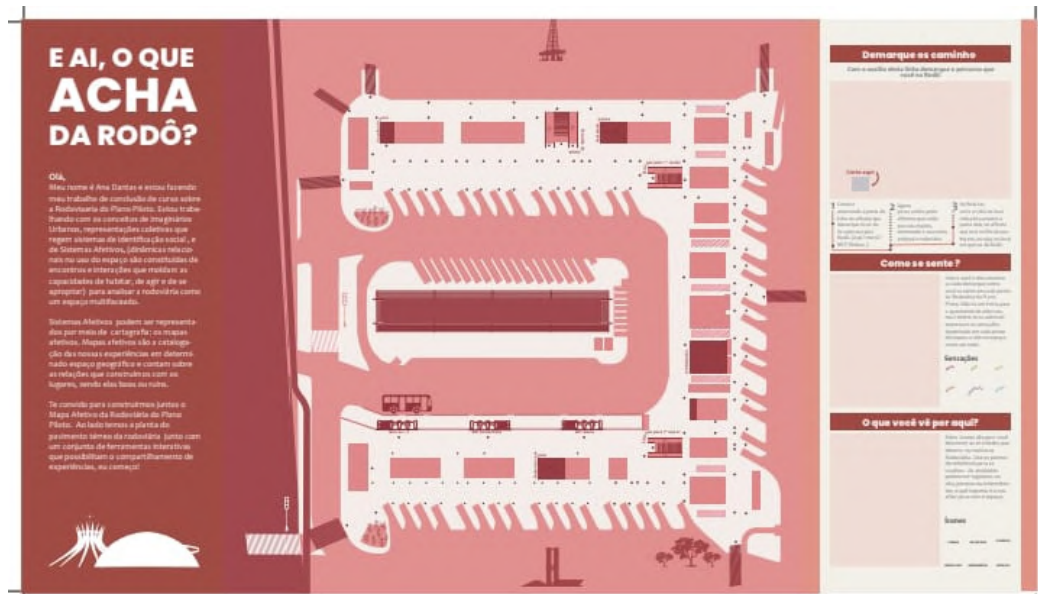
Figura 40 - As linhas largas na planta do Pavimento, à esquerda, são uma representação técnica de um piso tátil, usado para que pessoas com algum grau de deficiência visual possam se orientar. A direita temos como elas foram transpostas para o painel: um ponto foi colocado a cada mudança de direção e posteriormente em cada ponto foi inserido um alfinete.



Fonte: Elaboração própria, 2023

O mapa obtido foi composto junto com um texto explicando o trabalho e uma parte de legenda, explicando os mecanismos de interação: como usar o fio, para indicar os caminhos e como usar os adesivos para indicar as reações emocionais e atividades, como mostrada na Figura 41. O resultado foi um painel de 42 x 80 cm.

Figura 41- O resultado: um painel interativo em formato 42 x 80 cm.

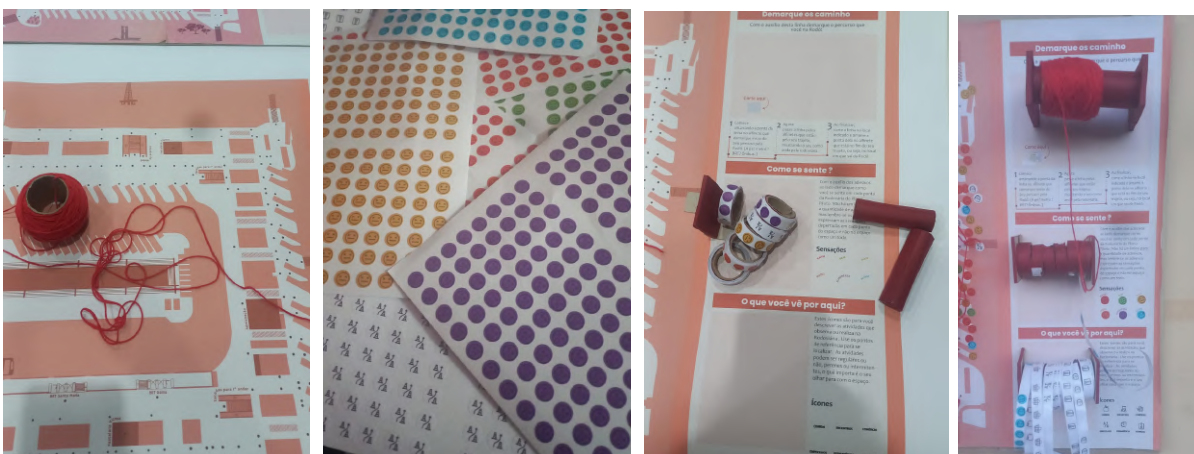


Fonte: Elaboração própria, 2023

7.2 Processo de montagem, interações e achados

A prancha contendo o painel foi plotada em folha A0 e fixada em folhas de papel paraná. As cartelas com as tags autocolantes foram cortadas em tiras e transformadas em bobinas individuais, cada bobina contendo um tag de forma individual e o barbante, utilizado para demarcar os caminhos também foi apresentado no mesmo formato. Como indicado na Figura 42, os elementos foram fixados na prancha usando um mecanismo que os prendia e os levava para que as bobinas pudessem girar. Inserimos também um elemento de corte, adaptado da tampa de um fio dental, para que o fio pudesse ser cortado e o painel tivesse autonomia em seu funcionamento, já que não dependeria de tesoura ou outro tipo de objeto externo para o corte do fio.

Figura 42 - Materiais e processo de montagem.



Fonte: Elaboração própria, 2023

Terminada a etapa de montagem, que foi desafiadora e muito trabalhosa, pelo volume de trabalho envolvido, fixamos o painel no ICC da Universidade de Brasília, Figura 43. E entre os dias 29 de maio e 01 de Junho, ele ficou disponível para interação, com aval da prefeitura do campus.

Figura 43 - O painel foi fixado em um mural na parte central do Instituto Central de Ciências.



Fonte: Elaboração própria, 2023

Destaca-se que houve um acompanhamento inicial do processo, como mostrado na Figura 44, durante algumas horas, observando e validando a efetividade da interação. Em muitos momentos era possível observar a formação de aglomerados, grupos de estudantes que chegavam juntos, ou que se juntavam em torno do painel, sendo possível ouvir as considerações dos usuários acerca do objeto.

Figura 44 - Interações com o Painel e o resultado ao fim da intervenção.



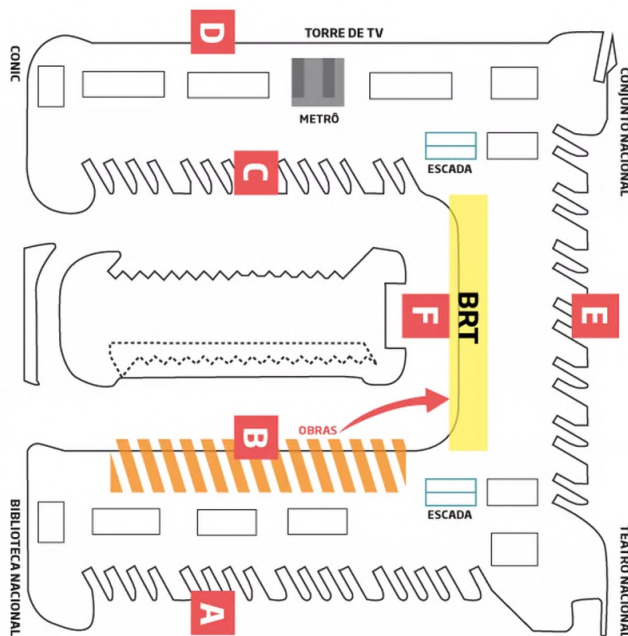
Fonte: Elaboração própria, 2023

Estar presente durante as interações, além de ser gratificante, foi importante para o processo de desprender considerações do resultado final sobre o mapa interativo da Rodoviária do Plano Piloto.

Um primeiro ponto para discussão é que houve uma reafirmação das percepções negativas observadas nas respostas do formulário. As tags mais usadas no mapa foram as de raiva, nojo e medo. Destaca-se que muitas das emoções e percepções indicadas pelos usuários pareciam ter uma relação direta com

localizações específicas da Rodoviária. A Figura 45, mostra a organização da Plataforma Rodoviária para fins de entendimento dos apontamentos que irão aparecer a seguir.

Figura 45 - Esquema mostrando a organização da Rodoviária do Plano Piloto.



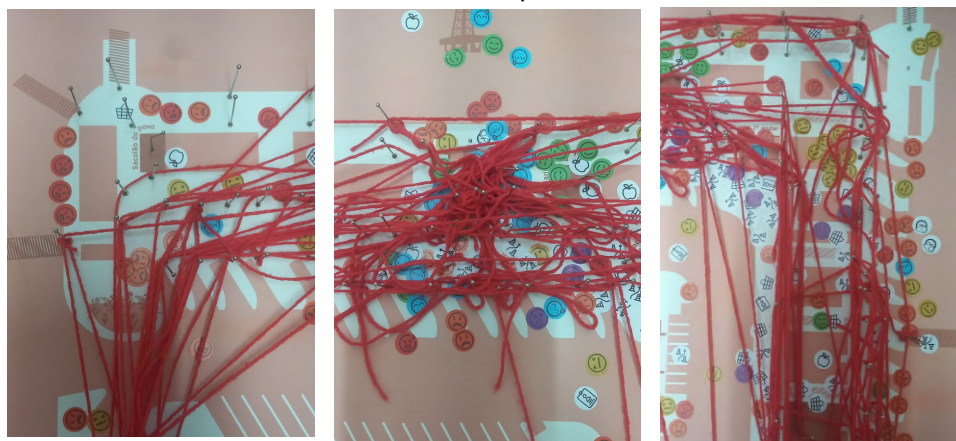
Fonte: DFTrans

As tags de nojo foram usadas nas imediações dos banheiros, de raiva eram indicativas de pontos de filas, como na baía do 110, e as de medo, nos pontos de passagem pelas vias, como na faixa de pedestre que dá acesso ao Conic, como ser observado na Figura 46.

Identificou-se um extremo uso dos fios do barbante para traçar o caminho a partir do metrô, na plataforma C, percorrendo a plataforma E, para chegar na baía da linha de ônibus 110. Isso, de fato, era esperado, por se tratar, majoritariamente, de percurso comum de estudantes da Universidade de Brasília. Conseguimos identificar também um percurso não normativo que inicia-se na a frente do Sacolão do Povo, na Plataforma C, passando ao lado do chamado “buraco do tatu” em meio aos ônibus que acessam as plataformas e terminando na baía da linha 110. Tal percurso, que em tese deveria ser evitado por atravessar vias não destinadas a pedestres, foi intensamente marcado pela Tag de medo, provavelmente pelo perigo de por ali transitar Além da tag de medo, esse local foi bastante marcado com a tag

verde, positiva, provavelmente pelo tempo ganho ao evitar contornar a Plataforma Rodoviária. Tal caminho parece ser usado pelos usuários do metrô, que se mostrou um ponto nodal, e que fica na plataforma C, e por caminhantes que vêm da Região de Taguatinga, Ceilândia, das linhas da RIDE, cujas linhas se concentram nas plataformas C e D, Figura 46.

Figura 46 - Detalhes do mapa afetivo. Destacando as reações de medo na faixa de pedestres que dá acesso a Região do Conic, ao ponto nodal que o metrô representa e para as reações de nojo perto dos banheiros públicos.



Fonte: Elaboração própria, 2023

A presença de vendedores ambulantes se concentra principalmente nas porções internas da Rodoviária do Plano Piloto nas Plataformas C, F e B, conforme indicam algumas Tags. Verificamos uma possível correlação entre serviços e comércio, com respostas emocionais, como na marcação felicidade/gosto próximo às escadas da plataforma B, onde se vende churros e batata frita. Figura 47.

Figura 47 - Empecilhos, comércio e tempo de espera próximo às escadas na plataforma B.



Fonte: Elaboração própria, 2023

Destaca-se que essa relação de inserir uma tag de reação emocional em razão de um serviço ou processo pôde ser de fato observada pela autora conforme ela acompanhava algumas interações. Como na Figura 48, onde se pode ver

reações de medo próxima a um comércio de alimentos, ou de positivas em cima da Pastelaria Viçosa.

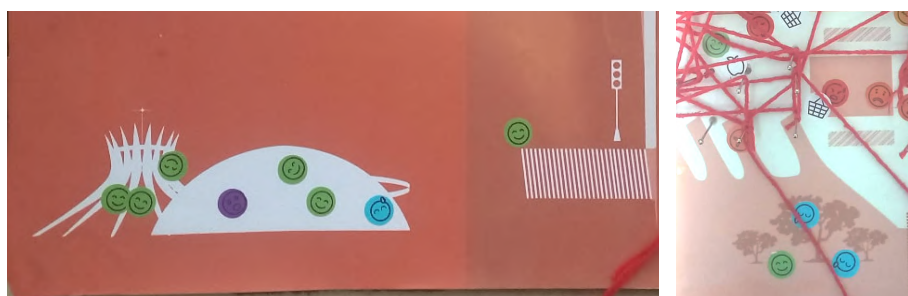
Figura 48 - Reações relacionadas a um serviço.



Fonte: Elaboração própria, 2023

Outro ponto curioso foi a inserção de reações emocionais, ou de percepções, em áreas do painel que não se destinavam, a princípio, a interações, como pode ser observado na Figura 49, mas sim ao auxílio de orientação espacial, como a Catedral Metropolitana, que foi marcada como causadora de percepções positivas, ou o Museu da República, que foi marcado como espaço que desperta surpresa e alívio. O mesmo ocorreu com o Congresso Nacional, que foi marcado com tag de raiva – provavelmente por razões políticas – e os Ipês Amarelos, no acesso à Esplanada dos Ministérios, que foi marcado com um espaço que despertava alívio.

Figura 49 - Marcações de reações emocionais que foram indicadas fora do espaço da Rodoviária do Plano Piloto.



Fonte: Elaboração própria, 2023

Um achado foi a indicação de que algumas reações emocionais de alívio ou reações positivas, foram em resposta à rotina dos respondentes. Alguns indicaram alívio na baía da linha 110, em função do retorno para casa, por exemplo. E esse fenômeno também foi observado em relação à estação do metrô, como detalhado na Figura 50.

Figura 50 - O Detalhes do Painel interativo.



Fonte: Elaboração própria, 2023

O mapa afetivo mostrou-se um material muito rico para análise, e abre espaço para muitas correlações. As marcações de reações emocionais em espaços fora da rodoviária, por exemplo, podem indicar a Rodoviária do Plano Piloto como parte integrante da paisagem à volta.

Para uma análise mais detida do processo de interação, importa retomar o conceito de Sinomorfia, ou seja, a relação indissociável da percepção de um espaço em relação à percepção do serviço ali prestado, para explicar como a percepção de pontos da Rodoviária vem está relacionada a seus serviços. Igualmente, podemos recuperar o conceito de paisagem para vislumbrar uma riqueza sensorial da mesma, sem jamais ignorar as deficiências de manutenção, os problemas sociais e o serviço de transporte que foi colocado como deficitário. Mas o mapa afetivo da Rodoviária do Plano Piloto foi criado com uma natureza muito mais exploratória do que como levantamento de dados.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Plano Piloto de Brasília nasceu com o propósito de reconfigurar relações sociais por meio do urbanismo e do racionalismo. Contudo, isso não aconteceu como previsto, e nas palavras de Vidal (2009), fez com que a Brasília realizada se tornasse uma caricatura do Brasil. Em meio a esses paradigmas está a Rodoviária do Plano Piloto, que nasceu com um viés Cosmopolita, fazendo parte de uma centralidade cultural e inserida no encontro da escala monumental e bucólica, mas que se tornou, por meio do habitar e da territorialidade de grupos populares, um espaço popular. A Rodoviária do Plano Piloto de Brasília congrega elementos do idealizado e do vivido, podendo ser vista como imagem da relação entre distopia e utopia no projeto de Brasília.

Este projeto buscou analisar a Rodoviária do Plano Piloto de Brasília numa perspectiva mais ampla, buscando entender este local em uma perspectiva histórica e dentro do processo de construção e evolução de Brasília. E buscou entender como a imagem da Rodoviária enquanto parte da idealização da monumentalidade de Brasília convive com imagens outras que se expandiram e se sobrepuseram ao longo do tempo, contribuindo para a complexidade do espaço.

Esta pesquisa encontrou, por meio da revisão de literatura, que enquanto território, a Rodoviária do Plano Piloto pode ser definida como um espaço político, simbólico e social. E que se apresenta como um centro simbólico para o Distrito Federal. Também sistematizou que os atores principais na construção da imagem e das dinâmicas territoriais da Rodoviária são: os trabalhadores ambulantes, agentes estratégicos do território; os usuários do serviço público e, por fim, o próprio serviço público prestado.

Já a pesquisa feita por meio de formulário encontrou a confirmação do protagonismo do trabalhador ambulante na narração da Rodoviária do Plano Piloto, como foi indicado na literatura, que apareceu de forma mais negativa na narração dos usuários do transporte coletivo do Distrito Federal. A Rodô foi narrada como desorganizada, suja, bagunçada por este público, constituindo uma possível dinâmica afetiva negativa em relação ao espaço. Encontramos também uma indicação do Pastel da Pastelaria Viçosa como um elemento positivo relacionado a este espaço, do mesmo modo que a memorização, que foi responsável por

narrações nostálgicas e positivas. Isso se contrapõe a respostas que a classificaram como bastante negativa, em um esforço de dotar a rodoviária de uma centralidade simbólica para o Distrito Federal, exaltando seu caráter popular. Contrapondo-se ao aspecto monumental e ao intrincado projeto arquitetônico e viário que deu origem ao espaço, uma imagem bastante forte da Rodoviária é a de um espaço que necessitaria, justamente, de um projeto e de uma arquitetura. Isso reforça como a imagem cosmopolita e monumental da Rodoviária do Plano Piloto deu lugar a uma imagem de abandono e de serviços ineficientes.

Já com a construção do painel interativo e obtenção de um mapa afetivo da Rodoviária do Plano Piloto de Brasília, vislumbramos as dinâmicas afetivas e apropriativas, além dos caminhos e dos usos do espaço, que confirmam a imagem da Rodô como um espaço popular. Nele, ainda foi possível vislumbrar uma riqueza sensorial, uma variedade de serviços e objetos à venda. As reações emocionais indicadas ao longo do mapa confirmam o aspecto negativo do território: desorganização, falta de manutenção e serviços ineficientes.

Por fim, como indicação para trabalhos futuros, fica a reflexão: as dinâmicas acima encontradas mudarão caso a retirada dos ambulantes da Rodoviária do Plano Piloto, de fato se concretize? Além disso, qual seria o impacto da parceria público-privada na administração da rodoviária, nas dinâmicas perceptivas e relacionais como território? Caberia ainda investigar a relação de outros grupos sociais com a Rodoviária do Plano Piloto, em especial, aqueles que trabalham nela, aspecto que não teve espaço nessa pesquisa. E o aprofundamento dos aspectos culturais e patrimoniais, em especial a transmultiterritorialidade do objeto.

As dinâmicas afetivas, enfim, constroem o espaço na medida do habitar e da apropriação.

5. BIBLIOGRAFIA E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Barbosa, Daniela Pereira. **O patrimônio de Brasília além do Plano Piloto: uma análise de dossiês de tombamento, 1959-2014** / Daniela Pereira Barbosa; orientador Maria Fernanda Derntl. -- Brasília, 2021.383 p.

BERGER, Peter L., LUCKMANN, Thomas. **A construção social da realidade: tratado de sociologia do conhecimento**. Petrópolis: Vozes, 2009.

BONSIEPE, Gui. **Design, cultura e sociedade**. São Paulo: Blucher, 2011.

BEÚ, Edu. **Os filhos dos Candangos: Brasília pelo olhar na periferia** - Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2013.

CODEPLAN - Companhia de Planejamento do Distrito Federal. **Pesquisa Distrital Por Amostra De Domicílio** - PDAD. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Estudo-COMO-ANDA-BRAS%25C3%258DLIA-Um-recorte-a-partir-dos-dados-da-Pesquisa-Distrital-por-Amostra-de-Domic%25C3%25ADlio.pdf&sa=D&source=docs&ust=1687306213790209&usq=AOvVaw0scywXToHG2ogwmEv0hmRS>. Acesso em 10 de Junho de 2023.

CARDOSO, Rafael. **Design para um mundo complexo**. São Paulo: Cosac Naify, 2012.

CORULLON, Martin Gonzalo. **A plataforma rodoviária de Brasília : infraestrutura, arquitetura e urbanidade** / Martin Gonzalo Corullon. – São Paulo, 2013.

CORRÊA, Pamela Cordeiro Marques. **Desobediência tecnológica e gambiarra: o design espontâneo periférico como caminho para outros futuros**. Brasília, 2019.

FERRARA, Lucrécia D'Alessio. **Design em espaços**. Coleção TextosDesign. São Paulo: Edições Rosari, 2002.

FERRARA, Lucrécia D'Alessio. **Olhar Periférico: informação, linguagem, percepção ambiental**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.

FERRARA, Lucrécia D'Aléssio. **Comunicação espaço cultura**. São Paulo: Annablum , 2008.

GARROSSINI, D. F.; SANTOS, F. A. ; NERY, B. M. F. **BRASÍLIA IMAGINADA: a cidade representada por meio dos seus por meio dos seus processos simbólicos.** DATJOURNAL DESIGN ART AND TECHNOLOGY, v. 5, p. 156-166, 2020.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2013.

GUEDES, João Batista. **Design no urbano: metodologia de análise visual de equipamentos no meio urbano.** Recife, 2005. Disponível em: https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/3115/1/arquivo5409_1.pdf

Heidegger, Martin. **“Construir, Habitar, Pensar.”** [Bauen, Wohnen, Denken] (1951) Conferência Pronunciada Por Ocasão Da “Segunda Reunião de Darmastad”, Publicada Em Vortäge Und Aufsätze, G. Neske, Pfullingen, 1954., 1975.

Hutta, Jan Simon . **Territórios Afetivos: cartografia do aconchego como uma cartografia de poder.** Caderno Prudentino de Geografia, Presidente Prudente, n. 42, v. 2, Número Especial “Múltiplas e Microterritorialidades nas Cidades”, p. 63-89, junho de 2020.

Jatobá, Sérgio Ulisses Silva. **Até que ponto se fragmentou a utopia modernizante?** Caderno Território e Sociedade: as múltiplas faces da Brasília metropolitana - organizadores: Ana Maria Nogales Vasconcelos ... [et al.]. -Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2019. 336 p. : 21 cm

LIMA, Laís de Kunzendorff e Souza Lima. **“Design E Interface: Novos Comportamentos Para Novas Estéticas Em Território Urbano.”** Edição Temática Em Cultura E Comportamento , Vol. 6 no 3, São Paulo, Revista de Iniciação Científica, Tecnológica e Artística, May 2017, www1.sp.senac.br/hotsites/blogs/revistainiciacao/.

MARIZA, V.; ANGÉLICA, M. **Um estudo sobre as Feiras Permanentes de Brasília.** Brasília, DF: IPHAN, 2007.

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. **Urbis brasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações**

configuracionais comparativas. 2006. 520 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)—Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

PESSÔA, José. **Brasília e o tombamento de uma idéia.** In: 5 Seminário DOCOMOMO/Brasil, 2003, São Carlos/SP. Arquitetura e Urbanismo Modernos: projeto e preservação, 2003.

PIBIC EM - **Configuração Espacial e Desenho Urbano da cidade de Luziânia: uma análise pela teoria da Sintaxe Espacial.** Em formação: Cadernos de Iniciação Científica e Tecnológica do IFG – Destaques 2014-2015.

Santaella, Lucia, and Winfried Nöth. **Imagem, cognição, semiótica e mídia.** 1ª Edição. Editora Iluminuras, 1 Junho de 2020.

SANTOS, Kevin Guimarães Barbosa dos. **A Rodoviária Do Plano Piloto De Brasília:** Entre o Idealizado e o realizado. Programa de pós-graduação em territórios e expressões culturais no cerrado. Anápolis, 2021.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SEMOB DF. **Geoserve.** Disponível em: <https://geoserver.semob.df.gov.br/geoserver/web/wicket/bookmarkable/org.geoserver.web.demo.MapPreviewPage?3&filter=false>. Acesso em 10 de junho de 2023

SILVA, Armando. **Imaginários urbanos.** Estudos, volume 173. São Paulo, Perspectiva, 2001.

SIQUEIRA, Nayara Moreno. **A indisciplina que orienta o design no espaço urbano.** Brasília, 2016.

MENDES, Ariane de Almeida. **A Prática Do Design de Informação Para Conhecimento No Território: Memórias de Um Experimento Urbano Em Fortaleza.** Anais do 10o CIDI e 10o CONGIC Kelli C.A.S. Smythe, Rafael de Castro Andrade (orgs.) Sociedade Brasileira de Design da Informação – SBDI Curitiba | Brasil | 2021.

Meschick, Ana Patrícia Oliveira. **Imaginários urbanos de Brasília: um paralelo entre a monumentalidade e a vida cotidiana** / Ana Patrícia Oliveira Meschick; orientadora Daniela Garrossini. -- Brasília, 2022. 122 p.

Peixoto, Elane Ribeiro, et al. **O Rap Da Ceilândia**. Sessão temática 6: Espaço, Identidade e Práticas Sócio-Culturais, 2017.

PESSÔA, José Simões de Belmont. **Brasília e o Tombamento de Uma Idéia**.

REIS, Antônio Tarcísio da Luz. **Forma urbana tradicional e modernista: uma reflexão sobre o uso e estética dos espaços urbanos**. ARQUISUR Revista , ano 4, 2014, pp. 70–86.

Relatório do Plano Piloto De Brasília. 4 edição , Brasília, DF. IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. - Brasília. – Brasília, DF : IPHAN / Superintendência Regional, 2018.

Ulisses, Sérgio. **“Densidades urbanas nas regiões administrativas do distrito federal”**. 2018.

“Sindicato dos Ambulantes cria cadastramento de profissionais para organizar e regularizar o setor no DF.” Fecomércio DF, 10 Oct. 2018, www.fecomerciodf.com.br/sindicato-dos-ambulantes-cria-cadastramento-de-profissionais-para-organizar-e-regularizar-o-setor-no-df/. Acesso em 22 de junho de 2023.

A924 **Plano Piloto 50 anos: cartilha de preservação** - Brasília. – Brasília, DF : IPHAN / 15a Superintendência Regional, 2007. 103 p. : il. ; 16 cm.

Madeira, Angélica. **A cidade e suas feiras : um estudo sobre as feiras permanentes de Brasília** / Angélica Madeira, Mariza Veloso.

ANEXOS I

A rodô: percepções e experiências

Olá! Meu nome é Ana Dantas, aluna de Design Programação Visual da UnB, e estou aplicando este formulário como parte das atividades do meu trabalho de conclusão de curso.

* Obrigatória

Estou trabalhando com o conceito de Imaginários Urbanos, ideias coletivas acerca da cidade, e dos sistemas afetivos, encontros bons e ruins que criam um sistema de significados acerca de um lugar, para entender a imagem da Rodoviário do Plano Piloto como um espaço múltiplo: de prestação de serviços, comércio e cultura popular no centro de Brasília, capital modernista, a nossa Brasília, e como essas variáveis criaram uma cultura visual própria para esse espaço. Conto com você para responder as perguntas a seguir para que eu possa entender a sua relação pessoal com a Rodoviária para além dos serviços que ela oferece. O tempo necessário para de preenchimento é de aproximadamente 15 minutos e lembre que não existem respostas certas ou erradas, pois cada vivência é única !

Caracterização



1

Quantos anos você tem? *

- Entre 18 e 24 anos
- Entre 25 e 35 anos
- Entre 36 e 50 anos
- Mais de 50 anos

2

Como se identifica? *

- Homem cis/trans
- Mulheres cis/trans
- Prefiro não responder

3

Grau de instrução? *

- Ensino Fundamental Incompleto
- Ensino Fundamental Completo
- Ensino Médio Incompleto
- Ensino Médio Completo
- Ensino Superior Incompleto
- Ensino Superior Completo

4

Você passa pela Rodoviária do Plano Piloto ? *

5

A rodoviária é seu ponto de entrada do sistema de transporte público? Se não pode me contar como chega a ela? *

6

Quando pensa no plano piloto qual é a primeira coisa que te vem à mente? *

7

Como você descreveria a rodoviária em uma palavra? E em uma frase?

*

Seção



9

Se sim, é ambulante ou trabalha em uma loja fixa? *

Ambulante

Loja fixa

10

Por que escolheu trabalhar na rodoviária? Se puder me conte em detalhes. *

11

Que tipo de mercadoria você vende? E em qual plataforma? A escolha da plataforma se deu por algum motivo?

12

Por que você vende esse tipo de produto na rodoviária?

13

Qual é a vantagem de se trabalhar na rodoviária? É diferente de trabalhar em outros locais? De que forma?

14

Pensando nas possibilidades de trabalho que existem para você hoje a rodoviária se situa em que local?

19

Para você qual é a sensação de de trabalhar na Rodoviária? Tem algum significado específico ou especial ?

20

Acha que a rodoviária é um lugar de comércio popular? E por que seria?

Curiosidade

21

Sabia que Lúcio Costa, o urbanista responsável pelo projeto do Plano Piloto, pensou a Rodoviária do Plano Piloto com um espaço em que você poderia tomar um café no mezanino enquanto observava a paisagem? Num espaço cosmopolita onde poderia dar um último adeus à Esplanada dos Ministérios antes de ir para casa. O que você pensa disso em relação ao que você vivencia na rodoviária? *



AFETOS E MEMÓRIA

As perguntas desta seção são para entender a sua relação com a rodoviária. Sei que parecem muitas, mas elas não são obrigatórias, contudo, pedimos que responda ao menos duas.

22

Qual é a sua primeira lembrança com a rodoviária? Você já era adulto ou criança? Você pode me contar detalhes como sons, cheiros, me descrever a sensação...

23

Como se sentiu na primeira vez que viu a rodoviária do Plano Piloto? Pode descrever?

24

E hoje qual é a primeira coisa que sente ao chegar no local?

25

Tem alguma coisa que para você só existe na rodoviária? Algo que você percebe que está faltando, ou que percebe a falta e pensa "nossa na rodoviária eu encontraria/veria/sentiria/acharia..." ou alguma coisa que quando você vê/sente pensa "nossa, isso poderia acontecer na Rodoviária do Plano Piloto".

26

Sem pensar muito. Que local seria o oposto da rodoviária? Qual seria similar?

27

Rosa é doce, amarelo é ácido. O Brasil é verde e amarelo, os Estados Unidos são azul e vermelho. Paz é branco, o vermelho é paixão. O outono é terroso e o inverno é azul. **E Brasília é?**

28

Como você e seu grupo de amigos e familiares se referem à rodoviária? Vocês têm um nome diferente para ela?

29

Descreva o som da rodoviária.

30

Qual foi a cena mais inusitada que já viu na rodoviária? E a mais engraçada?

31

Rosa é doce, amarelo é ácido. O Brasil é verde e amarelo, os Estados Unidos são azul e vermelho. Paz é branco, o vermelho é paixão. O outono é terroso e o inverno é azul. E a **rodoviária do Plano Piloto** é?

32

Vc acha que há uma diferença entre a organização da rodoviária e a organização do Plano Piloto?

CULTURA VISUAL

A cultura visual é o estudo da construção do visual na arte, nas mídias e na vida cotidiana, tendo a imagem como objeto central e por meio da qual são produzidos significados em contextos culturais. A cultura visual é composta por um conjunto de signos que guardam significados para um grupo e que os conseguem ler e deles retiram informações de como se comunicar, agir e expressar. Nós retiramos significado das coisas o tempo todo e as perguntas a seguir são para entender o conjunto de signos guardados na cultura visual da Rodoviária.



33

De memória me descreva a rodoviária. Qual é a sensação, a textura? Como são as formas e as cores? Qual é o cheiro ?

Quais dessas estampas você relaciona à Rodoviária do Plano Piloto? *



Opção 9



Opção 1



Opção 4



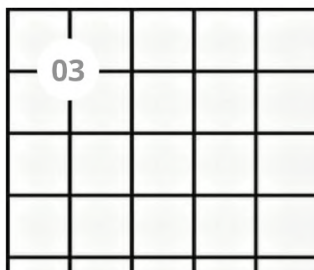
Opção 3



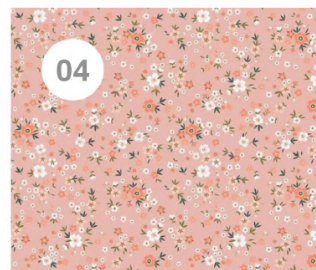
Opção 2



Opção 6



Opção 8



Opção 7

35

O carnaval remete ao Rio de Janeiro. A Estação da Sé, remete a cidade de São Paulo. O croissant é da França. O pop bem americano. O que remete ao Distrito Federal? E ao Plano Piloto? *



36

Se a Rodoviária fosse forma qual seria ? *



Opção 2



Opção 3



Opção 1

37

Visualmente a rodoviária é um sistema: *



Opção 5



Opção 2



Opção 4

38

Existem coisas, produtos ou imagens que surgiram/remetem a rodoviária, mas agora fazem parte da cultura/tradição do DF? Se sim, indique.

39

Dentre as Paleta de Cores abaixo qual representa a rodoviária ? *

- | | | | |
|-------------------------------|---|-------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Opção 5 |  | <input type="radio"/> Opção 4 |  |
| <input type="radio"/> Opção 1 |  | <input type="radio"/> Opção 3 |  |
| <input type="radio"/> Opção 8 |  | <input type="radio"/> Opção 9 |  |
| <input type="radio"/> Opção 7 |  | <input type="radio"/> Opção 2 |  |

40

Você consegue citar alguma música ou expressão cultural que remete a rodoviária do Plano Piloto? *

Expressão cultural é a maneira como pessoas ou grupos difundem determinado conhecimento ou cultura utilizando atividades e manifestações de cunho artístico e que tenham um significado simbólico para a identidade de sua esfera.

41

Visualmente o Plano Piloto é um sistema: *



Opção 4



Opção 5



Opção 2

42

Se o Plano Piloto fosse forma qual seria? *



Opção 2



Opção 3



Opção 1

43

Gostaria de me contar mais alguma coisa ? Esse espaço é todo seu!

Este conteúdo não é criado nem endossado pela Microsoft. Os dados que você enviar serão enviados ao proprietário do formulário.

 Microsoft Forms

ANEXOS I

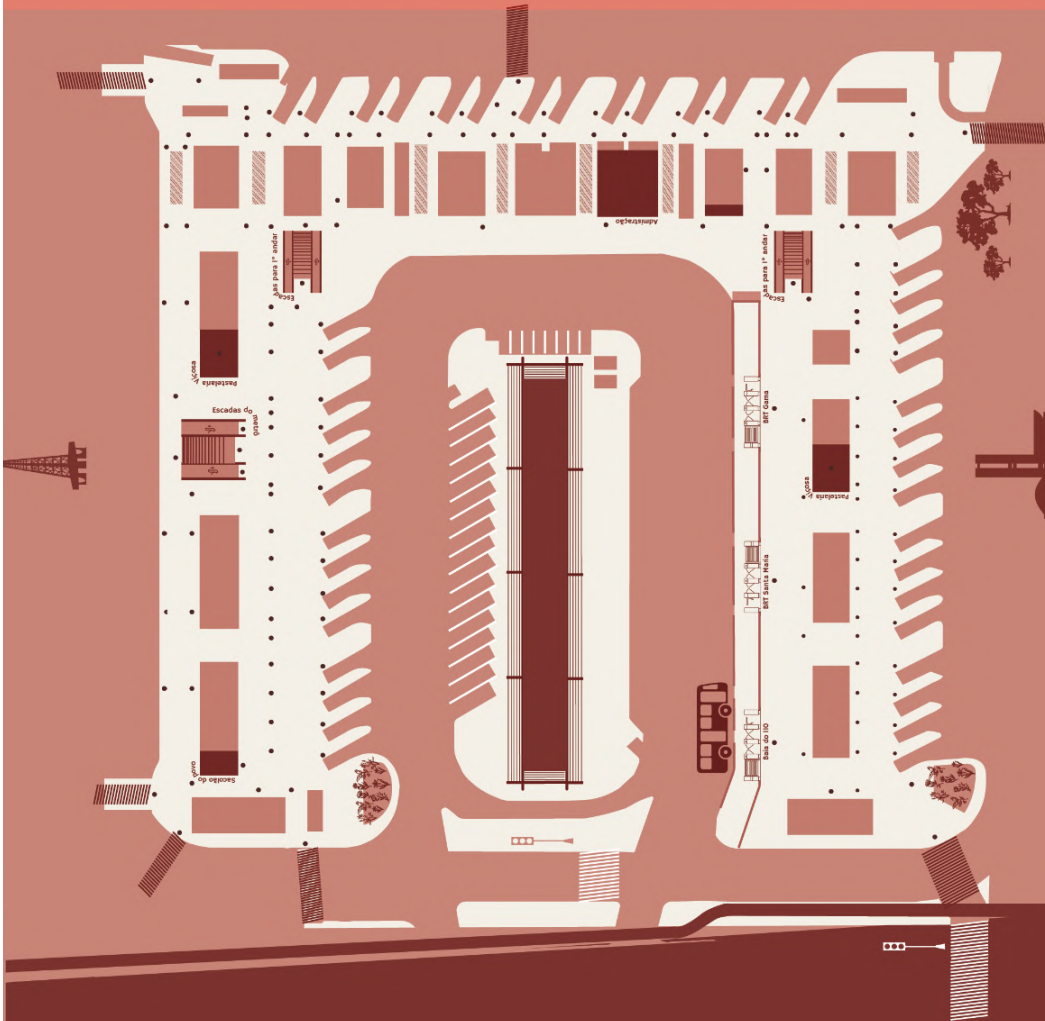


E AÍ, O QUE ACHA DA RODÔ?

Olá,
Meu nome é Ana Dantas e estou fazendo meu trabalho de conclusão de curso sobre a Rodoviária do Plano Piloto. Estou trabalhando com os conceitos de Imaginários Urbanos, representações coletivas que regem sistemas de identificação social, e de Sistemas Afetivos, (dinâmicas relacionais no uso do espaço são constituídas de encontros e interações que moldam as capacidades de habitar, de agir e de se apropriar) para analisar a rodoviária como um espaço multifaceado.

Sistemas Afetivos podem ser representados por meio de cartografar os mapas afetivos. Mapas afetivos são a catalogação das nossas experiências em determinado espaço geográfico e contam sobre as relações que construímos com os lugares, sendo elas boas ou ruins.

Te convido para construirmos juntos o Mapa Afetivo da Rodoviária do Plano Piloto. Ao lado temos a planta do pavimento térreo da rodoviária junto com um conjunto de ferramentas interativas que possibilitam o compartilhamento de experiências, eu começo!



Demarque o caminho

Com o auxílio desta linha demarque o percurso que você na Rodô!



- 1 Comece a partir do ponto de partida e siga pelo caminho indicado até o ponto de chegada. Seu percurso pela Rodô, (a pé/metro?) (em transporte público).
- 2 Agora, a partir do ponto de partida, trace o caminho que você percorreu mostrando o seu trajeto, a distância percorrida e o tempo gasto.
- 3 Ao finalizar, marque o ponto de chegada e o tempo gasto.

Como se sente?

Com o auxílio dos adesivos ao lado demarque como você se sente em cada ponto do percurso. Marque o ponto de partida e o ponto de chegada. Não há um limite para a quantidade de adesivos, mas lembre-se os adesivos devem ser colocados em cada ponto do espaço e não no espaço como um todo.

Sensações



O que você vê por aqui?

Estes ícones são para você descobrir as atividades que observa ou realiza na Rodoviária. Use os pontos de partida e o ponto de chegada para localizar. As atividades podem ser regulares ou irregulares, diárias, semanais ou mensais. Marque o ponto de partida e o ponto de chegada para com o espaço.

Ícones

