



A Rodoviária e suas Acelerações Polifônicas de um (não)lugar mundorodoviário
em disputas (dis/con-sensos) por um futuro patrimonial (engessado)

Maurício Gabriel Assis

Brasília, 07 de julho de 2025

“50 anos em 5” – Slogan utilizado por Juscelino Kubitschek de Oliveira (1955-1961).

Resumo

Sendo a Rodoviária do Plano Piloto o objeto desta pesquisa com eixo central antropológico, uma certa imersão neste ambiente-sujeito-objeto fez este pesquisador buscar aspectos históricos e contextuais quanto ao mundo, à cidade, ao direito e à mobilidade com base em uma diretriz Antropológica Urbana.

Neste desiderato de compreender e trazer teorias a serem articuladas nesta monografia de final de curso em Antropologia Social observou-se teorias antropológicas polifônicas, da mobilidade, contemporâneas, de engessamento patrimonial, de lugares e não-lugares relacionados à violência da modernização da urbanidade.

Assim observou-se alguns aspectos de sua arquitetura, das movimentações, diálogos, diferentes vivências e disputas na complexa mobilidade urbana referentes a sua espacialidade.

Abordou-se, também, a questão secular e não-secular atrelada às suas inter-relações com as dificuldades encontradas neste ambiente nodal de encontros e desencontros de Brasília.

Concluiu-se, de forma não finalística, que a urbanidade da Rodoviária merece reflexões profundas, inclusive pelos complexos arranjos de conflitos ainda sem soluções concernentes a si, atrelados ao arranjo conjuntural que à mobiliza em contradições.

Abstract

Since the Plano Piloto Bus Station is the object of this research with a central anthropological axis, a certain immersion in this environment-subject-object made this researcher seek historical and contextual aspects regarding the world, the city, law and mobility based on an Anthropological guideline Urban.

In this desire to understand and bring theories to be articulated in this final monograph in Social Anthropology, polyphonic anthropological theories, mobility, contemporary theories, patrimonial rigidity, places and non-places related to the violence of the modernization of urbanity were observed.

Thus, some aspects of its architecture, movements, dialogues, different experiences and disputes in the complex urban mobility regarding its spatiality were observed.

The secular and non-secular issues linked to their interrelations with the difficulties encountered in this nodal environment of encounters and disagreements in Brasília were also addressed.

It was concluded, in a non-finalistic way, that the urbanity of the Bus Station deserves deep reflections, including due to the complex arrangements of conflicts that still have no solutions concerning them, linked to the conjunctural arrangement that mobilizes it in contradictions.

Agradecimentos

No intuito de ser justo desde o inicio clarifico a impossibilidade de agradecer nominalmente à totalidade daqueles que aqui merecem constar. Aqueles que fizeram ou fazem presença em minha vida agregaram e continuam a acrescentar em minha consciência do agora em continuada transmutação.

Portanto, mesmo que a menção ao seu nome não se faça aqui, saiba que estes agradecimentos também abarcam a sua pessoa.

Agradeço a todos os meus familiares por tantos e profundos aprendizados em todos os âmbitos.

Também agradeço a todos os meus amigos, com especiais menções ao Pedro Henrique Arôso Mendes Barbosa pela amizade, encontros, conversas, dicas e até referências sobre tantos assuntos importantes para minhas leituras e reflexões; e à Islaine Ribeiro Sousa e ao Nain Ferreira Ramos pelas mútuas participações em parte da pesquisa de campo que, para mim, foi essencial a este estudo.

A todos os Mestres que pela minha vida passaram trazendo clareza.

Ao orientador, o Professor Dr. Yago Quiñones Triana pelas conversas, encontros, orientações e decorrentes leituras e reflexões que me trouxeram, com olhares diferentes, outras instâncias de pensar sobre assuntos que já me interessavam, mas que nem eu mesmo sabia o quanto.

Ao integrante da banca de defesa, o Professor Dr. Antônio Agenor Barbosa pelas agregações e críticas referentes a esta monografia de final de curso em Antropologia Social pela Universidade de Brasília – UnB.

Sumário

Introdução	7
Capítulo 1 – Breves Pressupostos Histórico-Teóricos	15
1.1 – Pressupostos históricos – Um projeto que vive além de seus traçados	15
1.2 – Pressupostos teóricos contextuais	24
1.2.1 – Estruturação mundial, a cidade e a rodoviária – Direito e mobilidade	24
Capítulo 2 - Teorias centrais	38
2.1 – Antropologia polifônica	38
2.2 – Polifonia citadina	41
2.3 – Antropologia da mobilidade	46
2.4 – Antropologia dos mundos contemporâneos	49
2.5 – O engessamento da cidade como patrimônio	53
2.6 – Não-lugares	56
2.7 – Arquitetura da Rodoviária	65
Capítulo 3 – Rodoviária polifônica – um lugar ou não-lugar?	69
3.1 – Alguns olhares arquitetônicos da Rodoviária	69
3.2 – Movimentações e diálogos na arquitetura da Rodoviária	85
3.3 – A Rodoviária com C? Formas, Organizações e “C”entralidades	90
3.4 – Os ônibus	98
3.5 – Os metrôs	102
3.6 – As bicicletas	109
3.7 – Caminhos a pé & linhas dos desejos	114
3.8 – Caminhos urbanos	122
Capítulo 4 – Fluxos diários na Rodoviária do Plano Piloto e seu entorno	125
4.1 Vidas em movimento e paralisações da vida	125
Capítulo 5 – Discussão sobre a Rodoviária do Plano Piloto	129
5.1 – Interações na Rodoviária?	129
5.2 – Uma Integração não Secular	130
5.2.1 – Banho do Bem	132
5.3 – Uma Integração política	135
Conclusões	139
Referências	145

Introdução

Decorrente das experimentações, diálogos em campo e de leituras prévias num contato inicial com o *locus* interacional escolhido – o local metodologicamente recortado para o estudo antropológico do qual as interações humanas se fazem de forma própria, no caso, em múltiplos sentidos – evidenciou-se a importância dos interlocutores, de suas observações do próprio mundo, inclusive sobre os impactos das “desigualdades sociais” – concernentes às próprias vidas, mas também integradas às desigualdades sociais que impactam as vidas de pessoas que se inter-relacionam com as suas vidas – num sentido mais amplo que o normalmente observado de forma fracionada.

Desta feita, inclusive pelo interesse deste estudante/pesquisador se pretendeu estudar como um dos pontos centrais desta pesquisa antropológica “como é a percepção das desigualdades sociais por aqueles que utilizam a Rodoviária do Plano Piloto”. O tema, desigualdades sociais, já me acompanha de perspectivas variadas, como interesse de pesquisa, aprendizado e conhecimento. Pela Antropologia fui apresentado a novos instrumentos e rumos sobre este assunto.

De leituras recomendadas pela orientação do Professor Dr. Yago Quiñones Triana fui apresentado a novas perspectivas que interagem com as desigualdades sociais sem exatamente tratar de tal tema diretamente. A antropologia, ciência capaz de observar e reconhecer em si seus processos de aprendizagem interna de produção do conhecimento oportuniza a possibilidade de olhar de formas novas para o mesmo ponto, ou para um mesmo aspecto ou grupo em releituras com potenciais de evidenciar novos olhares e entendimentos, novas reflexões, análises e compreensões.

Num primeiro momento mencionado de contato com a Rodoviária do Plano Piloto, como objeto de estudo, existia um interesse de compreender se as percepções dos interlocutores se relacionam ou não aos pressupostos teóricos sobre as desigualdades sociais. Um dos objetivos era possibilitar a verificação e a contraposição de algumas propostas teórico-práticas quanto à diversidade perceptiva da sociedade sobre as assimetrias sociais. Ensejava-se apontar as visões, os entendimentos e as propostas dos interlocutores quanto às desigualdades sociais, assim também concedendo voz a cada um

deles sobre algo que de fato interfere na vida individual e coletiva de cada participante desta pesquisa de campo antropológica.

Das leituras recomendadas da orientação a percepção deste que escreve transcendeu às próprias ideias iniciais que ensejaram as primeiras proposituras desta pesquisa. Este iniciante pesquisador vislumbrou-se com novos olhares referentes ao mesmo espaço antropológico rodoviário.

A bibliografia sobre a própria antropologia urbana moderna, sobre Brasília e a Rodoviária do Plano Piloto, e até sobre as desigualdades sociais apresentará múltiplas facetas e métodos, trazendo exposições centradas de diferentes ideias abordadas por alguns expoentes da história e autores/pesquisadores como Juscelino Kubitschek, Lúcio Costa, Massimo Canevacci, Marc Augé, José Reginaldo Santos Gonçalves e Gilberto Velho (entre outros) assim aprumando as propostas desta pesquisa e sua temática específica perceptiva (agora mais ampla), com suas múltiplas vozes, tanto da Rodoviária (em múltiplos aspectos) quanto de seus usuários em diversas outras expressões de lugares nem sempre assim compreendidos; por vezes relacionados à consciência, a espaços monumentais, e a ambientes de deslocamento urbano.

A bibliografia e as demais informações deste estudo denotam a importância deste esforço de trazer este assunto e seus métodos ao leitor interessado, até mesmo tendo o intuito de corroborar com o constructo antropológico, perfazendo um olhar que observa múltiplas comunicações do coração da cidade (Rodoviária do Plano Piloto), dos fluxos relacionados a este centro de tráfegos de veículos, pessoas e animais, tendo foco aos pesquisados deste ponto nodal rodoviário em seus deslocamentos pessoais, práticas, expressões próprias, conflitos e movimentações para e pela Rodoviária, em suas vidas, em seus vislumbres sobre as assimetrias da vida, apresentados pelas vistas e ângulos deste que escreveu este trabalho – um eterno aprendiz.

Num movimento retrospectivo, em torno de um ano antes dos processos brevemente mencionados que se iniciaram no último semestre de 2022 com o início da orientação, como um realinhamento antropológico despertado por essa aproximação que se iniciou em 2021 e trouxe para o presente os moteis das pesquisas e teorias quanto às desigualdades sociais em foco no Curso de Ciência Política, finalizado em 2017.

Mais especificamente no contato com as disciplinas de Antropologia da UnB (em especial, nas práticas de “Métodos e Técnicas em Antropologia Social” do 2º/2021), possibilitaram-se experiências mais proximais com as percepções das pessoas que, por vivências e razões diversas, se locomovem para e na Rodoviária do Plano Piloto. Como

interlocutoras, essas pessoas faziam questão de tratar do tema inicialmente aventado (desigualdades sociais), além de trazerem a importância do assunto para com a vida de cada uma delas na realidade própria: de familiares, amigos, conhecidos e/ou desconhecidos; dentro de seus olhares sobre o assunto.

Neste caminho, amparado pela orientação recebida, mergulhei com lentes distintas de trabalhos antropológicos e teóricos correlatos ao tema, inclusive dos pesquisadores já mencionados, assim passando a ouvir vozes que interagem e se encontram/desencontram neste centro urbano de deslocamentos e vivências humanas, que se expõem e se protegem da concretude das múltiplas vozes da Rodoviária, conjunturas que se apresentaram como possibilidades teórico-analíticas bem mais amplas para este trabalho de conclusão de curso, de modo desafiador e ao mesmo tempo gratificante.

Considerando-se algumas bases metodológicas para a definição desta pesquisa de campo escolheu-se partir de princípios lógicos que estabelecem os olhares, as observações, os discursos, as escolhas e as práticas na construção de breves relações entre algumas disciplinas e ciências, ao mesmo tempo definindo o alcance ou a limitação observacional e analítica dos diversos instrumentos teórico-metodológicos que, com suas lentes próprias, fornecem percepções da realidade por ângulos que se comunicam.

Neste sentido a separatividade entre a Antropologia e a Sociologia torna seus esforços menos efetivos quanto aos estudos urbanos e seus entendimentos. Quando há limites rígidos, compartmentados, aos pressupostos que definiriam o que seria uma pesquisa antropológica ou uma pesquisa sociológica, são impostas à Antropologia Urbana reais dificuldades ao estudo da Cidade (VELHO, 2013, p. 24), cisões que a própria Antropologia aborda e questiona na interpretação do mundo em múltiplos sentidos.

Apresentando suas pesquisas na obra “um antropólogo na cidade” Gilberto Velho (2013) expõe que ao estudar um prédio de Copacabana, não foi possível isolá-la do bairro, da cidade e da sociedade brasileira (VELHO, 2013, p. 25), impossibilidade de isolamento também percebida quanto ao objeto deste estudo.

Ao mesmo tempo, segundo G. Velho, estudar a própria sociedade não é um problema que impeça a investigação, na verdade acrescenta uma nova dimensão à pesquisa antropológica, que quando bem exercida o estudos se sustenta num processo permanente de consciência tanto no plano do objeto de pesquisa quanto no plano do qual faz parte, inclusive da própria experiência de vida (VELHO, 2013, p. 26).

Neste sentido, das leituras indicadas pela orientação, das vivencias com o objeto (a Rodoviária do Plano Piloto e seus diversos integrantes), das rememorações de minhas

anteriores experiências e daquelas em construção na Rodoviária, das continuadas reflexões sobre as mudanças tanto do todo expressivo que o objeto de estudo passou a me oferecer quanto de minhas percepções quanto a todos estes canais polifônicos e teóricos que passei a ver, ouvir, respirar, tocar e sentir do lugar (ou não-lugar) deste ponto central de Brasília, em que aqueles que exercem passagens estão conectados de complexas formas, ao mesmo tempo, a outros tantos lugares, endereços e perspectivas de movimentos em diversas relações de espaço/tempo.

Para tal fito antropológico no âmbito do trabalho de campo é importante se utilizar de métodos e técnicas de aproximação e interação que permitam ao investigador ver além das “aparências” e identificar “códigos” nem sempre explicitados (VELHO, 2013, p. 31).

Neste intento Gilberto Velho sugere a importância da interdisciplinaridade no estudo antropológico-urbano (VELHO, 2013, p. 34).

Tenho absoluta certeza de que este trabalho apenas corrobora com o início de uma compreensão do objeto de pesquisa numa matriz antropológica em que estudos posteriores, mais aprofundados, poderão trazer muito maior claridade.

Reconhecendo a importância de tantas diferentes áreas num tema tão complexo, além das bases teóricas axiais que embasam esta pesquisa de campo antropológica, pincelou-se algumas breves perspectivas de diferentes disciplinas que se intercomunicam.

A metodologia adotada, com o fito de alcançar novas perspectivas cognitivas (advindas da imprevisibilidade de âmbitos das razões, das percepções e das emoções expressadas pela forma-cidade), utilizou-se numa primeira instância do método de assumir-se perdido com satisfação e de entrega para reconhecer a própria ignorância, numa espécie de falta de raízes contextuais e isolamento quanto ao ambiente relativamente desconhecido a ser observado e desbravado (CANEVACCI, 2004, p. 15).

De maneira equivalente ao que ocorre com os demais cidadãos da cidade, o antropólogo é possuído pela cidade que ele possui, e que reside nele em seus comportamentos, percepções, raciocínios definidos por perspectivas e abstrações. Mutuamente a cidade “pensa” com o antropólogo que nela vive (CANEVACCI, 2004, p. 81) e com os demais seres viventes que nela a reproduzem. Desta feita a cidade se movimenta simultaneamente com as viagens (os deslocamentos) nos espaços/temporais/hierárquicos sociais; fatos que reforçam a necessidade de romper a prática, a compreensão e a escolha metodológica de uma comunicação rígida unidirecional (CANEVACCI, 2004, pp. 91-92; 104).

Escolheu-se, portanto, ouvir e dar voz à polifonia da cidade (mais especificamente às múltiplas facetas polifônicas – comunicativas e perceptivas – da Rodoviária e de seus usuários com algum grau de mobilidade nela ou para com ela em interação).

Algo em conformidade com a metodologia polifônica que reúne e separa as linguagens cognitivas – emocionais, visuais, estéticas e racionais (CANEVACCI, 2004, p. 249) agregando a propositura metodológica de M. Canevacci às linguagens e respectivos ritmos dos interlocutores que em escalas diferentes também se integram à Rodoviária em suas vivências.

Da cultura urbana (que é um ambiente de conflito), percebê-la e entendê-la limitando-a à representação do objeto comunicacional urbano não alcança a suposta essência do próprio objeto, por reduzir a compreensão dos conflitos urbanos. Neste sentido fotografias de partes da cidade não remontam sua personalidade nem concedem plena “voz” a mesma, pois impõem uma redução interpretativa. Inclusive sobre o “coração da metrópole”, pulsante, transformador, como “centro” que expressa e contém em si mesmo as periferias marginalizadas, discriminadas e sofridas (CANEVACCI, 2004, pp.130; 138; 140-141) que poderiam ser melhor interpretadas numa melhor representação da Rodoviária do Plano Piloto, mas não apenas por meras imagens fotográficas.

Assim sendo, entre outros procedimentos escolheu-se para esta pesquisa, de forma equivalente à apresentação interpretativa de imagens utilizada por Canevacci, o método da “montagem fotográfica” (CANEVACCI, 2004, p. 143) dispostas em temáticas específicas.

De forma mutuamente complementar acrescentou-se as perspectivas dos transeuntes da localidade, ao mesmo tempo tendo o cuidado de não expor interlocutores (fontes) em situações sócio-político-econômicas sensíveis, vulneráveis e até arriscadas (com ângulos de visão que se aglutinam às proposituras analíticas antropológicas apresentadas por M. Canevacci e M. Augé), assim utilizando-se de diferentes instrumentos no processo de aprendizado sobre este trabalho estabelecendo visadas particulares diferenciadas para as análises antropológicas estabelecidas em dois principais frontes comunicacionais intimamente entrelaçados entre si de forma até coexistencial (tanto pelo contato com as muitas vozes e expressividades dos interlocutores quanto pela busca de ouvir as múltiplas vozes da própria rodoviária – monumento arquitetônico concentrador e distribuidor de fluxos no Distrito Federal).

O principal ponto metodológico oferecido por Canevacci fornece clareza e espontaneidade à prática etnográfica quanto à “**polifonia**”, como **fenômeno**

comunicacional antropológico, ao mesmo tempo **objeto e método**, perceptível e observável no âmbito da mutável inquietude citadina pela mistura de vozes, estilos, escritas, imagens, subjetividades e identidades presentes na metrópole (CANEVACCI, 2004, pp. 17-23; 2013, p. 08), com efeito, também com comparável arranjo conjuntural a ser ressoado da e na Rodoviária do Plano Piloto (grifos do autor).

No primeiro Capítulo serão apresentadas perspectivas teóricas que perfazem ambientes que congregam tanto os interlocutores quanto a Rodoviária com perspectivas histórico-teóricas do nascimento da nova Capital Federal, do ambiente mundial capitalista que estruturou cidades, correlatos ao direito e à mobilidade, alicerçada por uma razão democrática protetiva atrelada a outros direitos, incluindo o de ir e vir nos deslocamentos urbanos assimétricos perante destinos centrados na Rodoviária.

Neste primo teorias centrais quanto ao objeto deste estudo serão apresentadas no Capítulo 2 utilizando instrumentos metodológicos para obtenções informacionais por pesquisas bibliográficas específicas e outras circundantes a essas. Múltiplas “vozes” pessoalizadas em variados fluxos de trânsito, ou impessoalizadas pela Rodoviária perante a mobilidade contemporânea por vezes fluida, noutras vezes rígida e engessada pela adoção de embates Patrimoniais.

Do Capítulo 3, de modo complementar ao Capítulo 2, noutro plano de análise, serão apesentados alguns aspectos que posicionam aqueles que se movem na e para a Rodoviária do Plano Piloto (como lugares ou não-lugares).

Quanto ao Capítulo 4 serão abordados aspectos que ressoam em alguns meios de mobilidade urbana atinentes à Rodoviária e seu entorno arquitetônico, numa vinculação às teorias apresentadas, num olhar que busca a apresentar uma essencialidade que mobiliza e é mobilizada pela Rodoviária e pelos deslocamentos urbanos a ela vinculados.

Do Capítulo 5, numa inicial abordagem artística-crítico-filosófica serão apresentados fluxos que se fazem na espacialidade da Rodoviária seguindo um ponto nevrálgico percebido em alguns de seus trânsitos internos, como um espelhamento de parte importante da sociedade brasileira.

É importante destacar que as vozes perceptivas das pessoas que se deslocam em fluxos pela Rodoviária serão apresentadas no curso de vários momentos da monografia.

Ademais, imagens, fotografias, gravuras e mapas serão posicionados a depender do enfoque temático em diálogo com as ações textuais de forma a agregar ao todo discursivo maior clareza e profundidade, que nenhum conjunto de palavras ou de fotografias isoladas seriam capazes de expressar, numa escolha de olhares, observações e

avaliações com vertentes polifônicas da Rodoviária, como lugar e não-lugar da supermodernidade contemporânea com exemplos em aeroportos, metrôs e bicicletas (AUGÉ, 1998A, 1998B, 2007, 2012, 2015) contextualizados à realidade brasileira de maneira a, em alguns momentos, flertar com perspectivas sincréticas, de análises sobre os fluxos sistêmicos por vezes paradoxais da globalização e da localização, como apontam várias reflexões apresentadas por Canevacci (CANEVACCI, 2013) ao discorrer, mais especificamente, sobre as artes contemporâneas numa certa oposição às polarizações, fragmentações, subjugações e negações quanto às invisibilidades e aos múltiplos apagamentos individuais e coletivos, com interconexão à Teoria Antropológica de uma Cidade Polifônica (CANEVACCI, 2004; 2012; 2013, pp. 29-35).

Se integraram à esta discussão sobre à Cidade e à Rodoviária, em momentos diferentes, algumas perspectivas analíticas importantes de José Reginaldo Santos Gonçalves sobre o patrimônio, e perspectivas metodológicas e analíticas essenciais de Gilberto Velho sobre uma metodologia utópica de uma antropologia urbana (parcialmente já apresentadas nesta introdução).

As apresentações teóricas abordadas por este pesquisador também buscam levar o leitor a observar em alguns momentos um olhar axial físico/metafísico/biológico que se comunica (como um dos agentes Polifônicos da Rodoviária) com as diversas teorias num esforço de aproxima-las, não exatamente resolvendo suas muitas questões, mas trazendo pensamentos sobre o tema num eixo que busca mobilizar reflexivamente estas teorias.

Ao final serão apresentadas algumas conclusões seguidas das referências utilizadas nesta pesquisa de campo.

Importante salientar que as experiências de trabalho de campo foram presenciais, desde o início (inclusive no período da Pandemia da COVID-19).

Acrescenta-se que neste trabalho há fotografias de fontes documentais secundárias históricas e um ensaio visual com origem de imagens da internet de matérias publicadas por terceiros e por fotografias deste pesquisador aprendiz.

Por motivos contextuais e do *locus* de observação referencial (de consciência mutável de observação e discurso) deste pesquisador no curso da confecção desta monografia de conclusão de curso em Antropologia Social a apresentação que se segue de algumas breves experiências pessoais busca corroborar a compreensão do leitor do olhar, e algumas das mudanças observacionais, deste que escreve.

Quando criança, com algo em torno dos cinco anos, via as cartas que minha mãe recebia de minha avó Luzia que morava numa cidade do interior de Goiás. Ela se

comunicava com sua mãe com envios e recebimentos de envelopes com textos e selos (O Código de Endereçamento Postal – CEP – eu só entendi o que significava lá pela terceira ou quarta vez que perguntei, devido ao grau de abstração existente na sigla e em seu significado).

Curioso, me interessei em enviar cartas para esta avó em torno dos 5-6 anos de idade por já estar lendo e escrevendo em um grau inicial que colocava meu interesse de interagir como os adultos como uma possibilidade real, principalmente por ter lido numa destas cartas que minha avó perguntava sobre mim e meus irmãos mais novos (um deles recém-nascido).

Comecei a perceber o tempo e o espaço convencionado, pois quando era possível viajar para a casa onde a vó Luzia morava o percurso se finalizava em torno de 6h. Observei que no todo dos envelopes que uma carta que minha vó escrevia numa data demorava uns 40 dias para chegar no Guará-I, parte de uma das Regiões Administrativas (RA's) do Distrito Federal (DF) onde morávamos (meu pai, minha mãe, eu e meus irmãos).

Passei a prestar maior atenção ao trabalho de quem trazia as cartas (os carteiros). Cheguei inclusive a perguntar para minha mãe o porquê que os carteiros viajavam tão devagar para trazer as cartas que minha avó postava nos Correios? Se eram muitas e muitas cartas, possivelmente muito pesadas, e, portanto, sendo um trabalho muito difícil de realizar, questionando, inclusive, se esse era o motivo de ser tão demorado?

Me foi explicado que eles também levavam e traziam encomendas e contas, além de fazerem entregas em todos os lugares. Que entregar tudo para a pessoa certa, no endereço certo (sem perder as cartas, contas ou encomendas) demandava muita organização. Fiquei impressionado com a importância dos serviços postais e sua importância dos Correios na comunicação. O quanto difícil era. Naquela época passei a querer ser um carteiro e ajudar com tarefa tão nobre e difícil – “_eles precisam de ajuda.”

No meu desenvolvimento como ser flertei com áreas diversas, inclusive com a Medicina. Mas na época da preparação para o vestibular da oitava série para o primeiro ano, por gostar muito de desenhar, pensava em fazer arquitetura. Todavia, com o contato com a área de exatas do segundo grau, mudei meu foco para Engenharia de Materiais e a Química (que não passei no vestibular da UnB de 1995 por conta da redação) com objetivo em estudar supercondutores em temperatura ambiente para produção de veículos mais eficientes e rápidos.

No outro ano decidi fazer Física com o mesmo interesse de estudo, mas não fui feliz no curso e decidi ir para outra física, mais especificamente a Educação Física. Comecei em 1998 (ano em que viajei 1500km de bicicleta com o amigo Paulo Ries, por MG, RJ, SP e ES) e me “formei” em 2001, não podendo comparecer à formatura por ter me envolvido num acidente de bicicleta em 17 de julho de 2001. Novamente, mas de outra forma, a velocidade (=espaço/tempo) me tocou.

Em 2005 me especializei em Treinamento Esportivo. Escolhi pesquisar o Treinamento de Força para a meia-idade e a terceira idade, comparando protocolos de treinamento que utilizam mais tempo ou menos tempo de contração muscular por treino para ganho de força, variável essencial para a autonomia, a mobilidade, a segurança no deslocamento humano decorrente de uma velocidade de marcha mais firme, estável e segura, por consequência viabilizando maior saúde geral e longevidade ao treinado.

Decidi fazer concurso público após dez anos de professorado em educação física na iniciativa privada por ter visto a velocidade dos interesses do lucro subir a cabeça da maioria das empresas as quais trabalhei. Fiz concursos para muitas áreas de atuação que se alinhavam com meus desideratos em algum grau.

Fui policial, mas não gostei de parte do que observei – entre outros pontos, os alvos das velocidades engatilhadas eram humanos como eu ou você.

Em seguida, fui chamado pelo DETRAN/DF, e as velocidades lá oferecidas se referiam a lidar com as consciências e os comportamentos humanos em trânsito de forma a proporcionar maior segurança a todos os envolvidos.

Do que já tinha vivenciado me interessei pela Ciência Política, que cursei de 2015 a 2017, e a velocidade dos fluxos relativos às teorias, aos interesses políticos pragmáticos, à economia, às leis, às instituições, aos agentes públicos, políticos, privados e internacionais me foram apresentados de maneiras variadas e inter-relacionadas, assim me levando ao interesse pelas desigualdades sociais.

Nesta mesma busca conclui o bacharelado em Ciências Sociais em 2023 e meus caminhos de estudo convergiram, neste ponto, com a Antropologia Social, agora com as teorias a serem tratadas no transcurso deste estudo em suas comunicações com o espaço, em suas interações com o espaço urbano, no deslocamento, na velocidade e na aceleração polifônica de lugares/não-lugares quanto à vitalidade da Rodoviária.

Capítulo 1 – Breves Pressupostos Histórico-Teóricos

1.1 – Pressupostos históricos – Um projeto que vive além de seus traçados

Dos muitos precedentes históricos possíveis de se explicitar inicio com a menção ao poeta Augusto Frederico Schmidt, conselheiro de Juscelino Kubitschek na Presidência da República ao propor o slogan efetivamente utilizado por JK em sua campanha eleitoral e no curso de seu Governo em âmbito Federal – “Cinquenta anos em cinco” – de 1956 a 1961 (BRASIL, 2023C).

Um Plano de 31 Metas estruturado para dar consecução a este ideal desenvolvimentista se concentrou em áreas como educação, alimentação, indústria, energia e transporte, com desdobramentos até na cultura nacional (BRASIL, 2023C).

Destas metas a construção da nova capital Federal foi a mais importante para JK (BRASIL, 2023C), obviamente atrelada às demais metas, como o transporte, inclusive tornando secundário o modal ferroviário, compreendido como mais custoso e lento (mesmo que mais trazendo economia como estratégia de transporte modal ou numa rede de transporte multimodal de médio e longo prazo).

Sendo assim, com fulcro no nacional-desenvolvimentismo, J. Kubitschek incentivou, aos pressupostos de construção de Brasília, um modelo de organização político-estratégico-urbana mais veloz e moderna com prioridade no sistema rodoviário em desenvolvimento à época, correlacionado ao desenvolvimento industrial de transformação energética, comercial nacional e internacional, viário e automobilístico, em detrimento, não exatamente intencional, por exemplo, dos modais de mobilidade não motorizados.

A presidência do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), a superintendência do IPHAN-DF e a Secult-DF (Secretaria de Cultura do Distrito Federal) apresentaram que a concepção de Brasília se fez de rascunhos, ideias e traçados oferecidos entre vinte e cinco projetos distintos, dos quais o projeto de nº 22, de Lucio Costa, apresentando maior simplicidade que os demais, inclusive no âmbito técnico, sem a apresentação de dados e cálculos, com características descritas como singela, lírica, poética e utópica em seu memorial descritivo, acabou sendo a concepção escolhida no

‘Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil’ ocorrido em 1957 (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018).

Ademais, expuseram que em 1987 a UNESCO reconheceu Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade, passando a ser o primeiro conjunto urbanístico da modernidade a receber tal honraria distintiva que representa o ensejo de uma nova sede para aproximar a concretização de uma nova cidade administrativa ao ideário de um Brasil mais democrático, igualitário e justo. Ideias que, inclusive, agregaram ao vislumbre de Lúcio Costa em sua admiração àqueles do povo que tornaram palpável a Capital Federal (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018).

Do Arquivo Público do DF – ArPDF – transscrito, à época, por pessoa não identificada ao tratar das palavras de Lúcio Costa, em 30 de março 1987, ofereço a integra da mencionada transcrição (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018):

“Eu caí em cheio na realidade, e 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. É um ponto forçado, em que toda essa população que mora fora entra em contato com a cidade. Então eu senti esse movimento, essa vida intensa dos verdadeiros brasilienses, essa massa que vive fora e converge para a rodoviária. Ali é a casa deles, é o lugar onde eles se sentem à vontade. Eles protelam até a volta para a cidade-satélite e ficam ali, bebericando. Eu fiquei surpreendido com a boa disposição daquelas caras saudáveis. E o “centro de compras”, então, fica funcionando até meia noite... Isto tudo é muito diferente do que eu tinha imaginado para esse centro urbano, como uma coisa requintada, meio cosmopolita. Mas não é. Quem tomou conta dele foram esses brasileiros verdadeiros que construíram a cidade e estão ali legitimamente. É o Brasil... E eu fiquei orgulhoso disso, fiquei satisfeito. É isto. Eles estão com a razão, eu é que estava errado. Eles tomaram conta daquilo que não foi concebido para eles. Foi uma bastilha. Então eu vi que Brasília tem raízes brasileiras, reais, não é uma flor de estufa como poderia ser, Brasília está funcionando e vai funcionar cada vez mais. Na verdade, o sonho foi menor do que a realidade. A realidade foi maior, mais bela. Eu fiquei satisfeito, me senti orgulhoso de ter contribuído.”

Das considerações de Lúcio Costa a concepção de trazer modernidade à futura capital do país precisava ir além da questão da cidade e suas áreas urbanizadas, assim considerando a relação da cidade com o valor da cidadania, ou seja, para com seus

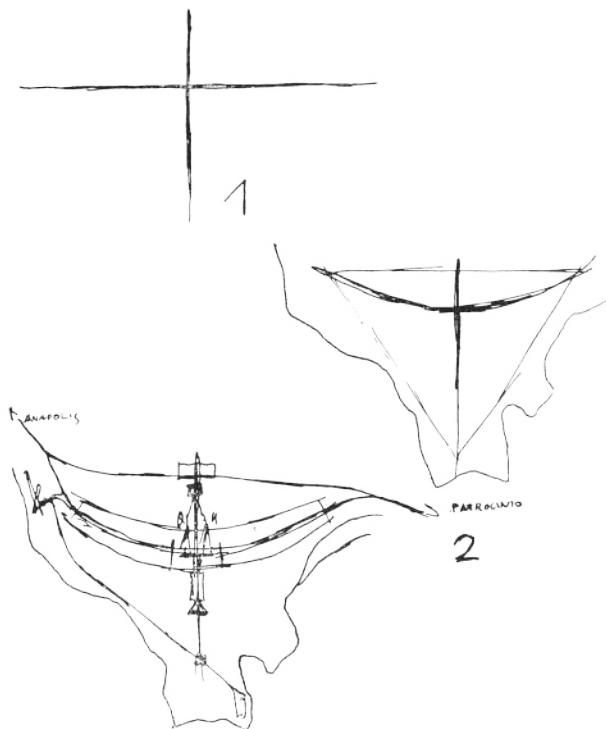
cidadãos. Uma cidade planejada tanto para a eficiência ordenada do trabalho quanto para ser viva, aprazível, inspiradora do devaneio intelectual, indo além da gestão governamental, tendo também um fito cultural. A Estação Rodoviária Interurbana foi reestruturada (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018, pp. 29-43) sendo atualmente conhecida como Rodoviária do Plano Piloto, organizada com uma plataforma superior coligada (pelo Mezanino) a uma plataforma inferior (em dois níveis) entrecortada tanto pelo eixo rodoviário (de sentidos Norte-Sul e S-N, com três (03) faixas em cada sentido com vel. máx. de 80km/h, com exceção ao túnel chamado de “buraco do tatu” – com vel. máx. de 60km/h e duas faixas por sentido – que perpassa em nível logo abaixo à Rodoviária) quanto pelo eixo monumental (com vel. máx. de 60km/h) de sentidos Leste-Oeste (nominado como via N1 pela proximidade com a Asa Norte) e a O-L (definido como via S1 pela proximidade com a Asa Sul) com seis (06) faixas em cada sentido da via.



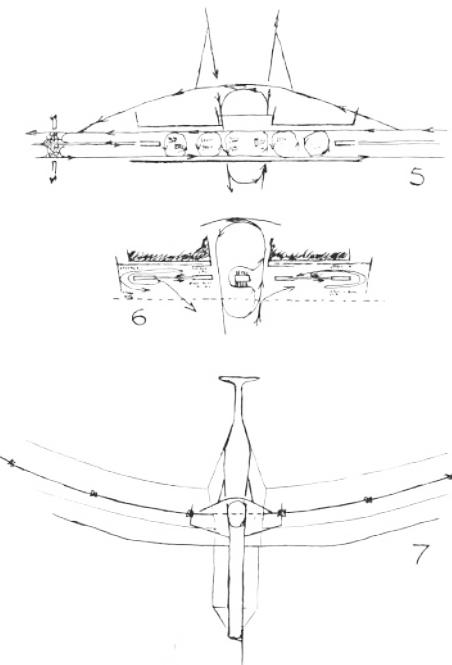
Entrecruzamento do eixo Rodoviário e do eixo Monumental, 1957, Acervo ArPDF (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018)



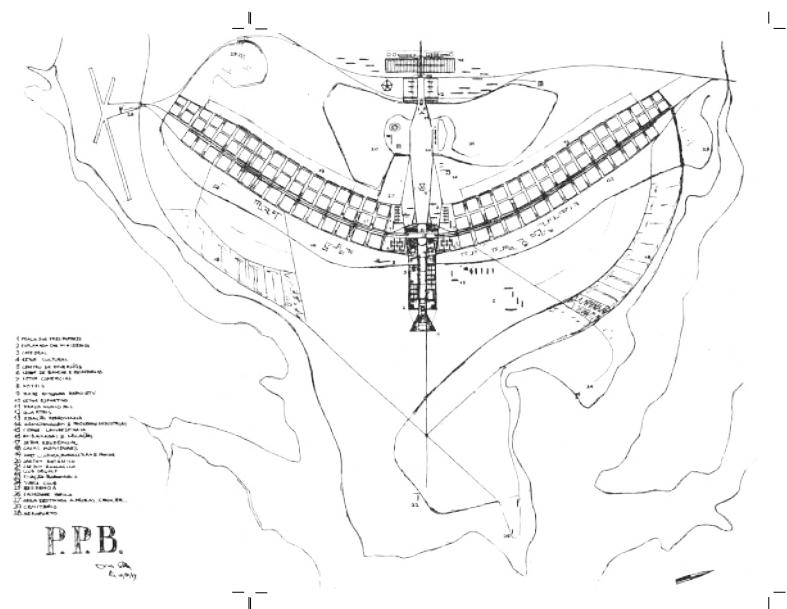
Presidente Juscelino Kubitschek e Lucio Costa, em Brasília, 1957, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018)



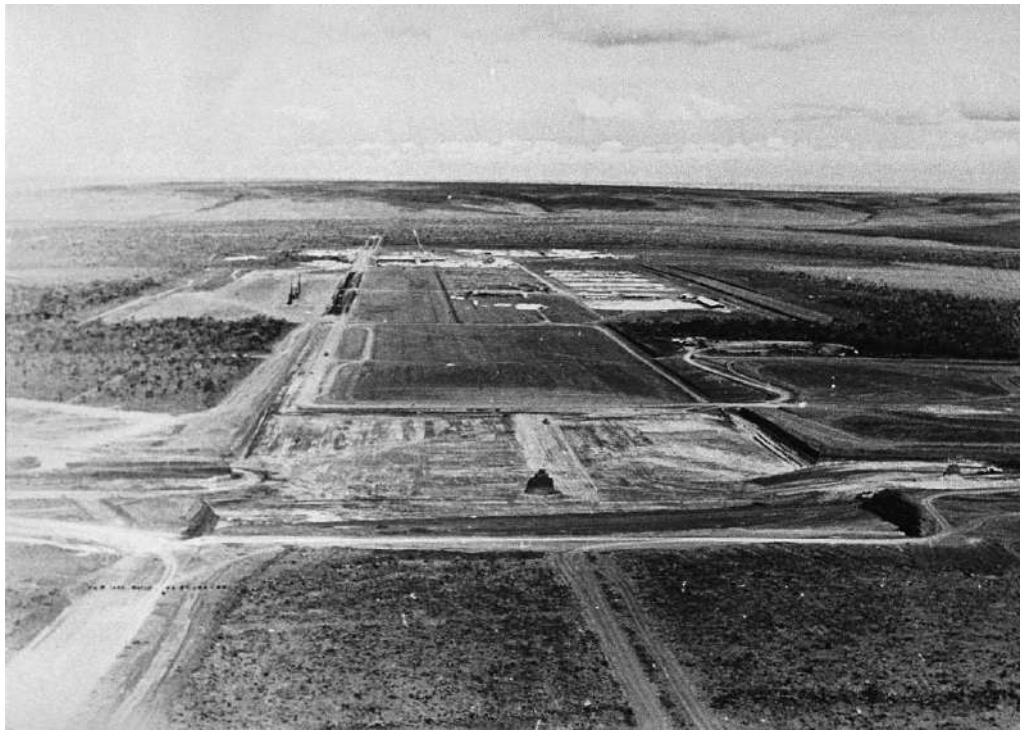
Relatório do Plano Piloto de Brasília
(traços 1 e 2 de Lucio Costa) - (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018)



Relatório do Plano Piloto de Brasília
(traços 5 a 7 de Lucio Costa), correlato à Rodoviária - (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018)



Relatório do Plano Piloto de Brasília
(PPB – Projeto da Planta Baixa) - (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018)



Eixo Monumental, 1957, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF - (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018)



Plataforma Superior da Rodoviária, 1960, Marcel Gautherot, Acervo ArPDF - (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018)



Esplanada dos Ministérios, s/d, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF - (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018)



Rodoviária, 1960, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF - (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018)



Rodoviária e Esplanada dos Ministérios, 1960, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF - (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018)



Rodoviária, 1960, Marcel Gautherot, Acervo ArPDF

Nas palavras de Juscelino Kubitschek:

“A Plataforma Rodoviária, que tem a forma de um grande letra "H", está situada no cruzamento do Eixo Rodoviário com o Eixo Monumental. A este a Prefeitura deu o nome de Central Presidente Kubitschek (KUBITSCHEK, 2000, p. 424).”

1.2 – Pressupostos teóricos contextuais

1.2.1 – Estruturação mundial, a cidade e a rodoviária – Direito e mobilidade

Tratando de teorias que antecedem e contextualizam o objeto principal deste estudo Antropológico (a Rodoviária), sobre a cidade e suas estruturações Cavalcante (2020) aponta da temática de sua pesquisa de estudo sobre as percepções da pobreza e da desigualdade, suas causas, diagnósticos e reações dos cidadãos sobre as políticas públicas, considerando-se a determinação das agendas governamentais e acadêmicas por sua forte relação com o desenvolvimento econômico, político e social das nações (CAVALCANTE, 2020, 40 p), estabelecidos por bases internacionais estruturadoras dos sistemas de consumo tornados desejáveis pelas acelerações industriais/publicitárias.

Mesmo com mudanças significativas nas pesquisas sobre as desigualdades sociais, os progressos contra essas assimetrias sociais se mostram pouco efetivas. Assim sendo, Cavalcante (2020) questiona: Se o campo de estudo avançou nas investigações acerca do diagnóstico, de suas origens e seus efeitos insalubres à economia e à sociedade, como se explica essa situação paradoxal de amplo reconhecimento do problema e baixa capacidade de resolução? (CAVALCANTE, 2020, 40 p).

Seriam as velocidades das ações em favor do individualismo, do consumismo e da propriedade privada maior que as velocidades das ações em benefício do coletivo, do público, do tratamento isonômico e do bem coletivo?

Da tese de Doutorado de Rodrigo Gava, este aponta que a (atual) “ponta superior” da pirâmide social se utiliza de premissas neoliberais para concentrarem a riqueza e o poder para continuamente moldarem a realidade e a dinâmica social quanto mais benéfico a eles for. O autor acrescenta ainda que essa parcela ínfima da sociedade se beneficia da pobreza e da assimetria social, assim reforçando a alienação, a meritocracia, o individualismo e a própria desigualdade social (GAVA, 2018).

Dos movimentos alienantes – como são os modos meritocráticos, hierarquizantes, neoliberais de pensar, de racionalizar, de agir e de perfazer defesas que envenenam os

sistemas de ideias que consideram e respeitam todos os indivíduos – há uma inclusão destes pressupostos que corrompem a humanidade aos *modus operandi* das famílias, das instituições educacionais, culturais, religiosas, informacionais, acadêmicas, políticas, jurídicas, sociais, econômicas, produtivas e trabalhistas, assim aprofundando o enraizamento de um padrão cultural-político-econômico-social autodestrutivo.

Nesta mesma direção, Cavalcante também aponta que o assunto da percepção das desigualdades sociais tende a ser dominado pelas elites por terem vastos recursos a seu favor, e que inclusive o que significa pobreza ou desigualdade (entre outros conceitos – menção do autor) é modificado e se redefine nas mudanças do tempo e do espaço (CAVALCANTE, 2020, 40 p), em direções vetoriais de ganhos de velocidade informacional que retroalimentam aqueles já em vantagem.

Assim sendo, as velocidades vetoriais que existem na maioria das formas de organização humana (caso não sejam em todas) concedem privilégios a uma minoria e tendem a tornarem nulas as velocidades vetoriais que buscam trazer equidade social.

Com danos advindos das teorias-pragmáticas que tergiversam a vida humana, como são os pressupostos teóricos que perfazem as ideias e práticas neoliberais e as neofascistas (BARROS, 2020 e DUTRA, 2022), os fatos apontam, por exemplo, que 85% dos cidadãos brasileiros se enquadram como pobres. Inclusive, que 90 % da população reconhece que poucas pessoas ganham muito, enquanto muitas pessoas ganham pouco (CAVALCANTE, 2020, 40 p).

Desta conjuntura nações podem se formar ou se modificar com composições territoriais específicas, autoridades e direitos, exercidas tanto de instituições em escala mundial que estabelecem um modo de pensar e interagir quanto por orientações, diretrizes, agendas e sistemas globais que definem as perspectivas regionais e locais, ao mesmo tempo que são por elas definidas (SASSEN, 2006, pp. 03; 06-07; 13; 27; 143), também definidas pelos ciclos tecnológicos.

Do olhar de Sassen (2006) deduz-se que tais pressupostos sistêmicos e institucionais impõem às cidades predefinições do que é mais ou menos importante a sua conceituação e materialização concreta perante as diretrizes nacionais/internacionais. Assim, a gana por velocidade molda o atual comportamento geral humano. Da aceleração das ações humanas na interação com quase tudo a sua volta o mundo se torna cada vez mais frenético, reforçando-o em sua direção apressada, sem tempo, em corridas contra os espaços da cidade; como a exterioridade e as exigências externas junto às exigências internalizadas também moldam as ações humanas.

O Plano Piloto, por exemplo, surgiu numa época em que ideias universais de uma estrutura urbana já previam a densidade urbana, o isolamento das edificações, as zonas funcionais, o cuidado com a hierarquização no trânsito motorizado, a separação dos pedestres quanto aos veículos numa interação com a natureza. Entretanto, sabe-se que na prática, as calçadas para o trânsito de pedestres entre as superquadras advieram posteriormente, secundariamente, após o planejamento considerado principal, das edificações residenciais e/ou comerciais e das vias para deslocamento de veículos motorizados (MENEZES, 2008, p. 190-192), principalmente por que o desiderato maior da industrialização passou a ser incrementar velocidade – aos ciclos de lucratividade – mesmo que isso lese a saúde, a vida humana, e a natureza – por convergências industrialistas e consumistas de múltiplos sentidos.

Não à toa, cálculos sobre a usabilidade do modal de trânsito quase sempre colocam em vantagem os veículos automotores particulares como tendo em si benefícios à mobilidade, por aparentarem ser mais “livres” e com deslocamentos mais rápidos.

Inclusive, foi o veículo automotor o principal modal de transporte escolhido no período de JK para o desenvolvimento do Brasil e para a construção de Brasília, com incentivos à indústria automobilística, com restrição de acesso a automóveis àqueles sem poder de compra suficiente para utilizarem os traçados viários asfálticos construídos para rasgar o espaço em menor tempo – numa maior velocidade e liberdade de trânsito na Capital Federal – até o ponto (bem atual) em que, aliado ao consumismo, o número de veículos a concorrer pela passagem nos mesmos espaços tende a paralisar a mobilidade motorizada em geral.

As assimetrias referentes às dificuldades de acesso à mobilidade reforçam as desigualdades no exercício do direito à cidade, e nas barreiras aos acessos à cidade e à rodoviária.

No que diz respeito às razões das desigualdades, o olhar multicausal se aproxima das relações entre os conhecimentos multidisciplinares até então alcançados (CAVALCANTE, 2020, 40 p), fato que também reforça a necessidade de diversas disciplinas fazerem parte dos estudos antropológicos urbanos.

Assim, dentro destes pressupostos, buscou-se estabelecer um Estudo de Campo Antropológico com cerne central na Antropologia Urbana.

Numa retomada ao assunto sobre uma diretriz estratégica que se comunica como um motivo para o entendimento destas questões, Lavinas advoga que analisar como a sociedade entende os problemas sociais (como ela se posiciona frente a esses problemas,

quais causas ela percebe e quais soluções ela vislumbra e considera como exequíveis) é de suma importância, mesmo que essa direção seja ainda praticamente inexplorada pelas ciências sociais do presente (LAVINAS et al., 2014).

As diversas ciências sociais tratam dos direitos humanos, sejam eles individuais, coletivos, políticos, sociais, culturais, entre outros. Por tal coerência, o subtema “direito à cidade” visa a todos os cidadãos um maior acesso à cidade, à circulação e à mobilidade cada vez mais justas, e em decorrência trazendo maior dignidade social.

De um lado, contrário ao direito à cidade, interesses privados, por vezes, se organizam utilizando de espaços de poder político-econômico-administrativo de modo a busca pela exploração, em todas as direções, inclusive no âmbito do espaço público, da rodoviária e do que se refere à circulação humana no ambiente público.

Enquanto Juscelino Kubitschek argumentava:

“Meu pensamento neste momento se volta para as pessoas humildes, os desprotegidos espalhados em todas as regiões de nosso território, que aguardam resignadamente a hora de serem salvos da extrema pobreza em que vivem. Sei que só haverá redenção para os marginais, para as multidões que não tem a honra de figurar nas estâncias de consumidores, sei que só haverá alívio para os que compõem as nossas martirizadas classes médias se não nos pouparamos na luta pela prosperidade comum (KUBITISCHEK, J, 1955, pp. 10-11).”

...

“Creio no futuro do Brasil; creio firme e certo que é possível vencer as forças negativas que desejam a divisão e o empobrecimento maior do nosso povo, graças à vontade inquebrantável, à dedicação, à paciência e à esperança (KUBITISCHEK, J, 1955, p. 11).”

Ele não imaginava, nem Lúcio Costa (ou Oscar Niemeyer), que a Rodoviária do Plano Piloto seria alvo de disputas de poder com o fito de lucro privado do espaço público que posicionaria a Rodoviária como espaço de exploração para benefício de interesses privados empresariais no legislativo e no executivo do Distrito Federal.

Não à toa, apresentado por diálogos com pessoas que circulam na Rodoviária, o documento da SEMOB/DF (2020) apresenta um “Estudo de Concessão da Gestão da Rodoviária do Plano Piloto” para exploração da Rodoviária e seus arredores de modo a trazer recursos a investidores e empresários que se consorciem nesta direção para converter espaços públicos em espaços privados de exploração capitalista.

O intuito proposto do documento se refere a privatizar e a explorar o espaço com a locação da somatória de áreas de 6.097,42m (correlatos aos espaços da Plataforma Superior, do Mezanino, da Plataforma Inferior e da Galeria dos Estados); uma taxa de rateio de despesas (para cobrir os gastos com manutenção, limpeza e segurança da área comercial); proposta de exploração com publicidade; privatização dos espaços utilizados pelos permissionários e por ambulantes no âmbito do comércio da Rodoviária; explorar com a criação da tarifa de acostagem (definida como cada operação de partida de um veículo de transporte coletivo público); exploração de estacionamentos rotativos (da Plataforma Superior, do Setor de Diversões Norte e do Setor de Diversões Sul) somando 2.902 vagas, que em seguida à formalização do contrato, se prevê a remoção dos comerciantes informais, dos moradores de rua e de transeuntes (SEMOB/DF, 2020).

Será que é a privatização da Rodoviária do Plano Piloto, esforço coletivo de todos aqueles que coparticiparam de sua construção, e daqueles que dela hoje se utilizam em suas múltiplas vozes expressivas desejam para si? Os gestores públicos e privados, e a própria população, têm clareza do que buscam em seus esforços, escolhas e discursos?

Em que medida a população brasileira reconhece a gravidade relacionada à desigualdade, sua complexidade e transversalidade multicausal (CAVALCANTE, 2020, pp. 14, 18)? O desconhecimento sobre os impactos negativos das assimetrias sociais impõe problemas no trato delas? Com certeza, sim.

De informações trazidas em diálogos que exemplificam esta realidade: “O que aconteceu da privatização da Rodoferroviária? Do descolamento das pessoas que lá trabalhavam como ambulantes para o chamado shopping popular, que fica ao lado do espaço da antiga rodoferroviária? O espaço da Rodoferroviária morreu. O comércio do shopping popular praticamente não existe mais com exceção a alguns serviços públicos lá implantados para não evidenciar que o comércio ambulante daquele lugar já se foi.”

Grande parte do que desafia estabelecer resoluções dos desdobramentos destrutivos da desigualdade de renda está atrelado ao dissenso quanto às suas principais causas, o que reverbera em propostas de soluções que até mesmo agravam as circunstâncias também derivadas das políticas públicas (CAVALCANTE, 2020, p. 18).

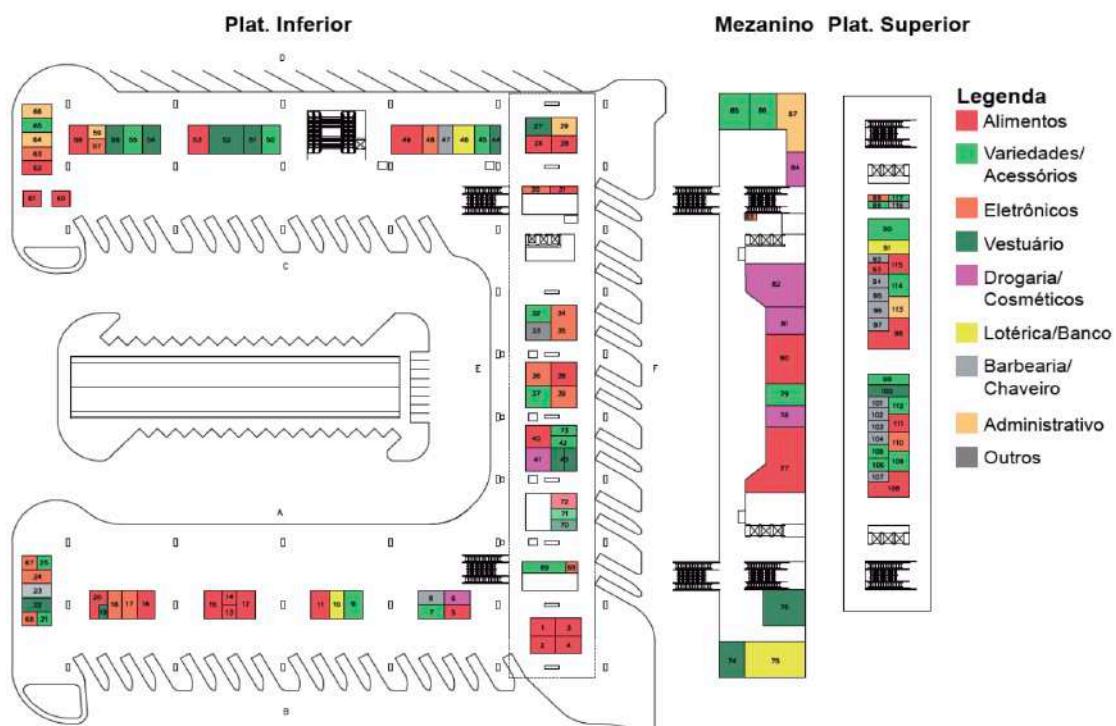
Usufruir da Cidade e da Rodoviária como expressão de si, como lugares para se alcançar a plenitude acaba sendo boicotado pelas estruturações de regras que se esvaziam, pelas inter-relações da cidade que corrompem as partes envolvidas (inclusive a própria cidade), pelas políticas que geram injustiças, pela organização sócio-espacotemporal citadina fragmentadora, que cinde e pré-conceitua a sociedade múltiplas vezes, assim

impossibilitando a plenitude humana individual, social, política, cultural, econômica, geográfica, filosófica, acadêmica, artística, tecnológica, como assim são os fluxos de trânsito não isonômicos entre os cidadãos da cidade em suas múltiplas expressividades.

Algumas expressões, formas e falas se fazem em contraposição a determinantes sistêmicos da vida, enquanto outras imagens e discursos se alinham aos injustos determinantes estruturais da vida, como a da exploratória valoração urbana de tudo.

Enquanto alguns se posicionam que “a privatização da rodoviária poderá ajudar na organização, limpeza, manutenção, retirada de ambulantes, de trâfico de drogas e redução da violência.” outros denunciam que “a privatização serve para prejudicar o acesso à rodoviária, para aumentar o preço das passagens e dos alimentos, além de retirar daqui os empresários que aqui nos oferecem alimentos e outros tantos serviços por valores mais baixos que em qualquer lugar do plano”.

O aspecto observado pelo estudo de mercado quanto aos serviços e produtos em movimentação pelos permissionários da Rodoviária é a oportunidade de rentabilidade frente ao que já existe, no usufruto de alugueis praticamente quintuplicados. Quanto à Rodoviária o que interessa são as metragens por setor a ser locado por 20 anos (SEMOB/DF, 2020). Na mira do negócio, sem se importar quem é cada permissionário, nem suas famílias, está o interesse multissetorial de negócios.



Fonte: SEMOB/DF (2020)

Os permissionários (nas lojas ou boxes), não exatamente reconhecidos como seres humanos, também não são reconhecidos nem mesmo por seus negócios. Nenhum nome de fachada é mencionado no documento da SEBOB/DF, apenas seus ramos de atividade.

Enquanto alguns comerciantes atuantes nos boxes têm em si um interesse de mobilização e defesa da coletividade comerciária, outros, em oposição, estão a defender apenas seus próprios interesses na negociação de produtos e serviços.

Quanto aos permissionários, alguns se mobilizam pelos usuários da rodoviária, deficientes visuais, para conceder acesso à leitura ou acesso do passe livre para pessoas carentes ou com deficiência, e até organizar as demandas necessárias ao bom funcionamento de vários aspectos da rodoviária, entre segurança, manutenção e limpeza dos banheiros etc.

De outro lado, a maioria se move apenas para negociar passagens, alimentos, papéis (e correlatos), peças/acessórios de vestuário, eletrônicos e acessórios, produtos químicos para uso humano, entre outros; ou oferecer a manutenção de aparelhos tecnológicos e serviços diversos (como fazer cópia de chave ou de documento, tirar fotografia etc.).

Não é o único fator de conflito, mas é um dos fatores que desmobilizam os permissionários da Rodoviária do Plano Piloto. Outros fatores, nos Capítulos 3 e 4, apresentarão reflexões mais aprofundadas sobre os desarranjos assimétricos em tela.

Relatado por eles mesmos: "...alguns não tem o interesse de progredir... quando há reuniões de interesse de todos muitos não comparecem".

Mas não é apenas sobre o já dito que enfraquece a diretriz pública na Rodoviária. De conversas com permissionários "muitas vezes os produtos que os permissionários vendem os ambulantes também vendem. Mas os ambulantes não pagam impostos nem taxas pelo uso do espaço o que dá a eles condição de vender uma garrafa de água ou outro produto mais barato que um permissionário."

"Eles não cuidam do ambiente e alguns estão no meio de crimes como a venda de drogas".

Aceitaremos, então, a simplificação da exclusão como a ocorrida no espaço da antiga rodoviária?

Realmente os ambulantes negociam capas de celulares, dentes de alho, calças, temperos diversos, camisetas, pimenta em garrafa, bolsas, sandálias, chocolates, chinelas, chicletes, sombrinhas, guarda-chuvas, pequi, roupas íntimas masculinas, pera, água,

revista em quadrinhos, pano de prato, lichia, camisetas, uva, brinquedos, goiaba, calças *leg*, pitaia, roupas íntimas femininas, caju, meias, manga, bijuterias, graviola, calçados para bebê, carregadores, milho, livros, batata frita, bonés, garrafas d'água, bermudas, doces, cabos de conexão eletrônica, balas, cintos, paçocas, fones de ouvido etc.

Ou seja, há produtos com certo grau de equivalência vendidos tanto pelos permissionários nas lojas/boxes quanto pelos ambulantes.

Num mesmo local, com regras de utilização do espaço diferentes ambulantes e permissionários se prejudicam em seus intuitos comerciais de modo que a aquiescência desta condição pelo estado parece ser calculada para que a insustentabilidade da questão, entre outros conflitos locais, se façam com o fito de viabilizar a privatização.

Somando atritos, interesses capitalistas se movem na política-econômico-legal na disputa pelo mesmo espaço ocupado pelos permissionários e ambulantes na Rodoviária.

O ponto, contudo, é que caso a privatização se faça prejuízos sociais sérios poderão ocorrer, pois a rodoviária vive por ser um centro de encontros dos fluxos de movimento dos modais públicos, atualmente, para, em grande parcela, abastecer o mercado de trabalho de Brasília.

É importante a clareza sobre o assunto ou o risco de se estabelecer uma necrose contra o ritmo da mobilidade da Rodoviária (o coração do DF), contra aqueles que hoje para ela se locomovem (principalmente para trabalhar e estudar), num movimento que também acaba sendo contra as relações de trabalho e contra os mercados e empreendimentos de Brasília que estes trabalhadores permitem existir. Será uma forma de expulsar os trabalhadores da Rodoviária e de Brasília (Região Administrativa).

Uma das formas de desigualdade com desdobramentos em si concernentes são aqueles que se fazem contra o movimento humano e suas formas de deslocamento. A falta de mobilidade também poderá trazer desigualdades, mas afetará inclusive quem tem investimentos, empresas e negócios na Capital. Quando os empobrecidos são imobilizados, os ricos desmoronam.

Conforme Bitter (2012), são pluridimensionais as motivações dos deslocamentos, seja do olhar para escalas globais, seja de observações para escalas locais, como numa metrópole; em seus centros e periferias urbanas.

Para o trabalho, para aprendizados, para o lazer, para a saúde, para negócios, para burocracias, pelo prazer do deslocamento ou para descansar a movimentação urbana existe, pois, o movimento é parte inseparável do ser humano, de sua necessidade

interacional, ou de sua perspectiva vital – do bom funcionamento fisiológico – com valores intrínsecos à própria existência.

Todavia, seja por necessidade fisiológica (das necessidades básicas humanas), seja por fatores definidos externamente ao indivíduo, o mundo capitalista define, em grande monta, as suas escolhas e possibilidades.

Concernente à economia e à política (nacional e internacional) o pensamento capital e seus mútuos penduricalhos (meritocracia, patriarcalismo, machismo, colonialismo, liberalismo, neoliberalismo, entre outros) impõem as regras de hierarquização que definem tanto as inter-relações quanto os modos de pensar sobre si e de interpretar o mundo ao redor.

A visão fragmentada de si gera a visão fragmentada do mundo, ao mesmo tempo que o olhar não conformado (crítico), por exemplo, para os estilhaços das cidades, é capaz de ver incompatibilidades e inconsistências práticas estabelecidas pelos seres humanos nos mais diversos contextos e localidades.

Fato é que o deslocamento urbano moderno, seja por que motivo for e para onde for, é estabelecido por uma conjuntura que estabelece algo equiparado a um *trade off*, uma escolha econômica que suporta em si excluir outras possíveis escolhas econômicas quanto às métricas comparativas de distância, de tempo e de velocidade. É a visão econômico-capitalista que traz limitações que receitas contemporâneas buscam resolver, por exemplo, com tecnologias, com a materialização de vantagens relativas e com incrementos de velocidade nos processos ou deslocamentos.

É um problema que se reflete nas escolhas quanto às modalidades de transporte a utilizar para adequar-se às possibilidades do tempo, do espaço, dos recursos disponíveis para vencer o mesmo espaço/tempo numa busca por velocidade que, quanto mais rápido, tende a colocar em risco a saúde e a vida própria e a alheia, a depender do *quantum* (quantidade qualitativa) de recursos disponíveis para transcender à velocidade habitual de locomoção humana com mais ou menos segurança no deslocamento.

Neste sentido é o trabalho, o usufruto do trabalho alheio, o usufruto de propriedades ou de especulações financeiras que neste mundo capitalizado viabilizam “estar modernizado”, assim perfazendo diferenciações perante a condição espaço-temporal anterior ou da comparação da própria posição perante os demais.

As desigualdades sociais (injustas situações não comparáveis às diferenças sociais e individuais) se fortalecem nesse cenário concorrencial que hierarquiza e concentra a

poucos as melhores condições de acesso aos espaços urbanos e às cidades, assim perfazendo trânsitos desiguais, injustos, e até violentos.

Espaços sem acesso amplo da coletividade acabam gerando disputas pelos espaços excludentes, como são exemplos as áreas periféricas (em relação aos elitizados) e as áreas centrais das cidades (em relação aos periferizados), fatos que ocorrem nos diversos modais de trânsito, vinculados a diferenciadas temporalidades, espacialidades e agilidades que geram diferentes graus de segurança, efetividade e liberdade nos deslocamentos, todos em disputas decorrentes das assimetrias naturalizadas.

O tempo parece querer engolir o espaço (BITTER, 2012). Ou é a interação humana com o espaço que deseja engolir o tempo? Ou, num complô, tanto o tempo quanto o espaço parecem querer engolir os seres humanos que deles se utilizam (ou deles são utilizados) na contemporaneidade? É possível que a velocidade do presente em aceleração deseja consumir os qualificantes humanos que ainda existem.

Talvez, até a velocidade sinta a necessidade de tornar microscópicos o espaço e o tempo, nesta direção, até tornar micro o que se aproxima do humano, sejam as memórias em microchips (e o olhar humano paralisado em fotografias e recortados em vídeos digitais), seja na tendência de imobilizar o humano – reduzindo-o – em oposição às acelerações que as tecnologias mobilizam cada vez mais, seja em imobilizá-lo perante as ações das tecnologias (reais e virtuais) e em multimodais veiculares acelerados, sejam tais paralizações exercidas pela redução do outro ou por seu deslocamento para absorver em si a velocidade e o espaço do externo, como é a canibalização competitiva capitalista.

As velocidades concorrentes da economia e dos mercados (de trabalho, comerciais e financeiros), da tecnologia (internets, smartphones, smartwatches, dispositivos de Inteligência Artificial etc), do uso da espacialidade, do trânsito e da mobilidade urbana que aceleram o ser humano em múltiplas perspectivas (impondo tensões pela necessidade das acelerações impossibilitadas pelo excesso de veículos nas vias públicas, principalmente nos horários de “pico”), num certo apagamento ético-moral-legal, num desespero por transcender à própria velocidade numa conformação própria que tende a deixar de reconhecer tanto a alheia condição humana deslocada quanto a própria.

Este convencionado aprendizado de uma aceleração competitiva para se posicionar em vantagem e em maior velocidade que os demais é explicitado por pesquisas da psicologia social, por exemplo, quanto a influência social normativa (relacionada às normatividades impositivas sociais formais e informais) e a influência social informativa

(relacionada às adequações informativas externas) (MYERS e TWENGE, 2022, pp. 134-165).

A influência social normativa – que são informações sobre o comportamento médio de outras pessoas – muitas das vezes nos influenciam sem que percebamos. Os comportamentos alheios definidos por normas influenciam o comportamento do outro. Por exemplo, um novato no ambiente de trabalho assume determinados comportamentos, pois deseja ser aceito no grupo (MYERS e TWENGE, 2022, pp. 134-165).

A necessidade de se apresentar no trabalho num horário determinado, com vestuário num parâmetro predefinido, posiciona o indivíduo para saber se há deslocamento para o almoço (e como é tal organização), ainda considerando os horários de entrada e saída. Assim as dificuldades para se amoldar a tais regras pode também definir o meio de transporte a se utilizar para o trabalho. Isso sem considerar outras demandas e negociações familiares quanto ao cônjuge, aos filhos, aos estudos, a atividades físicas e demais demandas e cálculos diários.

A influência social informacional, de modo diverso, leva as pessoas a aceitarem, internamente, a influência externa, ou dos outros, como fonte de informação, numa busca informacional para estarmos certos (MYERS e TWENGE, 2022, pp. 134-165).

Como exemplo, as informações no âmbito das Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) como os aplicativos de disponibilização de localização, rotas, velocidade instantânea e tempo de deslocamento para o destino, que centralizam dados de muitos usuários, podem influenciar a decisão e o comportamento sobre o próprio modal de trânsito a ser utilizado, o horário a sair de casa, que caminho fazer etc.

Quanto à movimentação diária pela ânsia individual de alcançar mais elevada produtividade própria no uso da velocidade para vencer o espaço e o tempo, a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) 2021 apresenta que aproximadamente 56,2% da população de Brasília que se locomovem para o principal trabalho utilizam, como modal principal, veículo motorizado particular, sendo que 35,8% fazem uso principal de transportes públicos e apenas 9,4% da população do DF se deslocam de casa para o trabalho à pé (CODEPLAN, 2022).

Para deslocamento com fim de estudos 26,7% se utilizam de veículo motorizado particular sendo que 25,1% fazem uso de transportes públicos – ônibus e metrô (respectivamente 24,1% e 1,0%) – e que o deslocamento feito a pé totaliza 33,7% da população estudantil (CODEPLAN, 2022).

Da possibilidade de utilização de veículos 69,1% dos entrevistados declararam ter automóvel, 9,4% ter motocicleta e 33,6% possuir bicicleta (CODEPLAN, 2022).

Neste prumo, até que ponto a tendência de mais da metade da população do DF utilizar carro para ir ao trabalho (METRÓPOLES, 2022) não significa uma somatória de influências sociais, tanto normativas quanto informacionais?

Estes delineamentos por normas e informações dos fluxos comportamentais correlatos ao mercado de trabalho, aos sistemas de educação, de saúde, de transporte, de moradia, de segurança, de lazer, de política, da cidade, de trânsito entre outros, em seu conjunto, perfazem parte das desigualdades sociais que inviabilizam as plenitudes da “Democracia”, do “Direito à Cidade”, do próprio ser humano e do acesso deste à Cidade, aos variados modais de transporte, à mobilidade urbana, à Capital Federal e a sua Rodoviária.

É importante perceber a relação dessa reflexão crítica com a graduação de dificuldades atinentes à criação de uma urbanidade idealmente mais justa, pois tais barreiras psicossociais são, ao mesmo tempo, permeadas e reproduutoras de contradições e desigualdades sociais reais.

Principalmente depois da segunda guerra mundial, nos Estados Unidos, é possível confrontar sobre a opinião pública, inclusive de uma parcela de agentes públicos, a percepção de que os problemas correlatos à crise urbana são vinculados aos socialmente marginalizados pela ineficácia plena dos serviços urbanos, do serviço fiscal da cidade, da estrutura econômico-cultural, e pelo desenvolvimento dos movimentos e conflitos urbanos (CASTELLS, 2006, pp. 459-487).

O problema de uma “normalidade” desejável e esperada deslocou-se retoricamente contra os excluídos, como se eles fossem os criadores dos sistemas que os aprisionam e os marginalizam, assim impossibilitando o uso isonômico dos espaços, dos deslocamentos, e do acesso às velocidades trazidos pela modernidade.

Espacialmente ocorreram concentrações internamente empenhadas pela riqueza na metropolização, descentralizações externamente forçadas por especulações atreladas a urbanizações precarizadas e sustentadas pelo binômio automóveis e rodovias, e pela fragmentação político-social dos mecanismos regressivos de redistribuição de renda pelas instituições públicas mais locais na forma de bens e serviços públicos. Assim se estabeleceram as barreiras sociais e raciais em vigor, em conjunto a preconceitos culturais, a interesses imobiliários e a proteção da propriedade privada. Assim, o

crescimento capitalista desigual acaba sendo reforçado pelo Estado (CASTELLS, 2006, pp. 459-487).

Num sentido reflexivo idealista, Lefebvre afirma que para mudar a realidade em vigência é necessário “virar o mundo do avesso”, pois é noutra conformação de sociedade que se fará possível a coexistência do racional e do real sem contradições. Divaga que a filosofia e a cidade devem considerar o mundo, a consciência da história e do ser humano nesta busca de um constructo filosófico urbano coeso. Perfazendo uma crítica às filosofias da cidade e ao urbanismo ideológico ele chega a questionar se existe alguma patologia do espaço (LEFEBVRE, 2001, pp. 41, 42, 49). Possivelmente existe uma patologia humana do uso, ou do mau uso, do espaço, pelos excessos de acelerações consumistas e pelas desacelerações dos cuidados para o que deveria ser central, mas tornou-se secundário – o humano.

Talvez o aceite social tácito de lidar de modo contraditório com a realidade internalize as distorções perceptíveis do trato com o espaço, com os excessos de velocidade impostas à cidade, com as acelerações urbanas, ou seja, no trato com as coisas no espaço, com o ser humano no espaço, com as descontroladas acelerações exercidas nos mais diversos espaços, com as distorções exercidas nas espacialidades modernamente urbanizadas.

Assumindo os limites deste espectro como sendo a limitação da consciência do ser humano no trato sobre si e sobre a realidade que também o acerca, os efeitos dessa distorção própria se reverberam em contradições de seu exercício entre as pessoas, até o limite ampliador, quando se chega ao âmbito global das relações internacionais, como são as justificativas (inclusive normativas) das guerras, também contraditórias e desiguais em diretrizes que adoecem a Natureza e a tudo aquilo que no ser humano ainda ressoa com ela.

Especialmente no que tange aos estudos urbanos nas metrópoles e nas grandes cidades das complexas e heterogêneas sociedades contemporâneas é essencial transcender aos limites e às fronteiras metodológicas e disciplinares com o fito de trazer maior riqueza ao pensar e ao fazer pesquisa Antropológica Urbana. Inclusive sendo ponto de encontro e integração de outras áreas do saber que com ela se comunique (VELHO, pp. 161-185, 2011).

Numa conclusão sucinta deste Primeiro Capítulo explicita-se que a Rodoviária do Plano Piloto de Brasília, objeto de pesquisa central desta pesquisa, é assunto complexo e diverso, que para ser melhor tratado e compreendido deve contemplar múltiplos olhares

advindos da multidisciplinariedade metodológica de múltiplas vozes em disputas que se entrelaçam à história, à política, à geografia, à geopolítica, à arquitetura, ao planejamento urbano, à arte, à educação, à ciência, à economia, ao trabalho, à sociologia urbana, à mobilidade urbana, ao trânsito, à tecnologia, à física, à psicologia social, à natureza, à própria antropologia urbana e uma última, silenciada, que será tratada mais ao final.

Após tratar no Capítulo 1 de algumas das bases que consubstanciam os alicerces das teorias a serem entrelaçadas e discutidas nesta pesquisa de campo antropológica sobre a Rodoviária do Plano Piloto, no Capítulo 2 – Teorias centrais, se fará uma exposição sobre a “Cidade Polifônica”, sobre uma “Antropologia Polifônica” (CANEVACCI, 2004, 2012), uma Antropologia “da Mobilidade” e “dos Mundos Contemporâneos”, vinculados a “lugares” e “não-lugares” (AUGÉ, 1998B, 2007, 2012) engessados e acelerados (GONÇALVES, 1996, 2005, 2007a, 2007b, 2013).

Capítulo 2 - Teorias centrais

2.1 – Antropologia Polifônica

A polifonia é um método que multiplica o olhar do pesquisador, o estilo de representação, a presença de diversas subjetividades dentro do texto expressando suas próprias vozes. A polifonia está no objeto (o trabalho de campo), no sujeito (o etnógrafo e os colaboradores) e no método com diferentes estilos de representação (CANEVACCI, 2012, Prefácio, IX).

Neste estudo, todavia, como mencionado na introdução, muito dos colaboradores (interlocutores) encontravam-se e encontram-se em situações diferentes de vulnerabilidade trabalhista, econômica, política, cultural ou social. Assim escolheu-se protegê-los, inclusive por serem, tanto pessoas valiosas quanto fontes imprescindíveis às informações oferecidas a este estudo.

Neste sentido, inclusive, preferi que este estudo seja enquadrado como pesquisa de campo antropológica urbana que como etnografia urbana, pois é essencial manter a integridade e a existência das polifonias humanas participantes deste aprendizado pessoal, do que as expor a riscos variados decorrentes das informações constantes nesta pesquisa que poderiam prejudicá-los em diferentes instâncias da vida. Pelo enfoque humano deste estudo atuar com responsabilidade sócio-político-cultural é algo aparentemente pequeno, mas inegociável. Fato que não omitirá as ideias dos interlocutores desta pesquisa. É o mínimo que uma pesquisa que lida com a sociedade, quando o caso exige, deve conceber a si própria.

Ao mesmo tempo, o próprio conceito de antropologia é uma junção polifônica entre duas palavras diferentes: *anthropos* significando ser humano (não “homem”) e, portanto, se refere a qualquer gênero; *logos* pode ser traduzido por lógicas, ou seja, um sistema racional do pensamento humano baseado no princípio da identidade e, portanto, da objetividade; ou ainda do discurso, explicitando a imaginação dialógica tanto da subjetividade quanto da intersubjetividade. A antropologia polifônica, portanto, seria uma pesquisa dialógica sobre o ser humano através de uma representação polifônica da intersubjetividade; e uma mistura sincrética de escrita, textualização visual, musical, multissensorial e multilógica performativa (CANEVACCI, 2012, Prefácio, IX).

Todo jovem, em qualquer metrópole central ou periférica, tem o poder tanto de se representar quanto de interpretar o “outro”: o etnógrafo. Com os instrumentos de comunicação tecnológica digital uma prática crescente de auto representação política e comunicacional está mudando o conceito de representação, de tal forma que a ubiquidade (qualidade de estar em todo lugar) coloca o conceito de identidade singular em suspensão devido a identidade se tornar cada vez mais plural (CANEVACCI, 2012, Prefácio, X).

De outro lado da formação identitária, as fronteiras, inclusive as internacionais, são convenções em que se materializam ficções e realidades políticas. São campos materiais/discursivos que separam artificialmente países, comunidades, culturas e relações sociais. As fronteiras são tão atuantes quanto o centro de poder político, tanto iniciando-a quanto mantendo-a, inclusive para estabelecer capacidade produtiva, para definir subjetividade, que configuram conexões e desconexões de seus processos correlatos. Ao mesmo tempo mutáveis em presença, em possibilidade de fluxos, em domínios e em representações (RADU, 2012, pp. 29-30)

Essas delimitações e fragmentações espaciais estruturadas historicamente se transferem a outras áreas expressivas humanas que artificializam a vida e as percepções da própria liberdade naturalizando a extensão existencial de práticas sectárias.

A atenção às práticas diversas, aos usos dos espaços quotidianos, ao viver entendido como prática territorial, como forma de fazer a ponte entre a cidade de pedra e a cidade das pessoas, entre espaços abstratos e concretos, é um tema recorrente nas análises e no trabalho dos estudiosos engajados no estudo das cidades com análises da transformação urbana que podem discutir sobre espaços geopolítico-estratégicos sujeitos a vários processos de gestão, de contestação, de conflitos sociais, financeiros, tecnológicos e culturais que estabelecem as relações espaço-lugar, suas criações e seus desaparecimentos (ROMANO, 2012, p. 168).

A etnografia para realizar um olhar crítico pode contemplar objetos (como edifícios), práticas (como competições, lutas políticas e manifestações culturais), na poética do espaço/tempo metalexical que representam formas de ser das pessoas que são tanto caracterizadas quanto caracterizadoras das identidades locais – integradas e fragmentadas – frente a relação do natural com o artístico material. A arquitetura e a antropologia se comunicam com processos intelectuais, políticos, sociais e econômicos que vão além do local, com o modelamento direcional de processos definidos pela ação de pessoas, grupos, instituições e tecnologias (ROMANO, 2012, pp. 168-169).

Assim, os lugares são “produzidos” tanto da descrição por parte de instituições que objetivam culturas e constroem identidades aos subordinados, quanto das tentativas de novas manipulações, territorializações e refundações em contraposição ao movimento daqueles que têm força de definir a realidade; como uma antropologia das vozes, das diversas vozes, ouvidas ou não (ROMANO, 2012, pp. 169-170).

Neste andamento, o conhecimento antropológico fornecido pela exterioridade merece ser tratada com cuidado e respeito, pela privacidade, pela diversidade circunstancial conectada ao contexto em que a leitura do lugar talvez contribua aos processos de ordenamento territorial em parte redefinida por seus habitantes na relação de suas diversificadas “narrativas” e “discursos” (ROMANO, 2012, pp. 170-171).

Desta feita o antropólogo realizará a interpretação científica com terminologias, conceitos e bibliografias, para ordenar conexões e significados pelo conhecimento do território e as experiências daqueles que circulam naquele espaço urbanístico numa perspectiva interdisciplinar tanto integradora quanto dialógica especializada que repensam a natureza, o conhecimento e seus usos (ROMANO, 2012, p. 171).

A antropologia tem o desafio de entrar em contextos relativamente desconhecidos de pensar e ser capaz de se rever perante suas antigas pretensões holísticas (ROMANO, 2012, p. 171).

A hipótese de os estudos urbanos serem um espaço de diálogo entre todas as disciplinas que se ocupam das cidades possibilita a relação do urbanismo com a antropologia, com a geografia e a história urbana (ROMANO, 2012, p. 171), entre outras disciplinas que se conectam à busca pelo saber, por exemplo, quanto à Rodoviária como objeto de pesquisa.

É importante que o trabalho interdisciplinar vá além das visões restritas oferecidas quando se pesquisa e estuda nos limites das disciplinas encaixotadas. Uma transformação da ciência e do senso comum se fazem com as necessidades que surgem de uma dupla ruptura dialética do próprio conhecimento, podendo até apagar a dicotomia excludente entre a ciência e o senso comum, algo que faria tanto um quanto o outro retroalimentarem-se em processos dialéticos que viabilizariam uma ciência prudente e um senso comum esclarecido que se rearranjaria de forma democrática, unindo ciência e experiência, inclusive aproximando linguagem, cultura e sociedade (CARMO, 2012, pp. 54-55), possivelmente trazendo à tona diálogos teórico-práticos coerentes noutras tantas instâncias do saber humano e de suas mais diversas escolhas pragmáticas.

A antropologia pode se beneficiar abordando tanto o que somos em perspectivas físicas, culturais, sociais, históricas, linguísticas, entre tantas outras abordagens, quanto o que podemos fazer de nós mesmos e quanto à potencialidade da antropologia na concessão aos antropólogos do desenvolvimento de sua própria pesquisa de forma interdisciplinar (SAJI, 2012, pp. 77-78).

Áreas do conhecimento aparentemente imiscíveis apresentam facetas do saber que podem se comunicar e fortalecer ciências como a Antropologia, ao mesmo tempo fortalecendo outras tantas ciências que com ela se comuniquem.

Assim sendo, a teoria polifônica, e a antropologia da cidade polifônica concedem substrato fundamental ao objeto concentrado de fluxos focalizados nesta pesquisa sobre a complexidade da Rodoviária, componente integrante essencial para uma Capital Federal e para o Distrito Federal.

2.2 – Polifonia Citadina

De suas passagens por São Paulo Canevacci apresenta sua admiração pela multiplicidade de ritmos comportamentais e psicológicos que entrecruzam os espaços urbanos, de maneira que uma mistura de estilos, de signos e de congestionamentos de fluxos de uma cidade feita de “colchas de retalho” é uma destruição contínua de forma regressiva, tão grandiosa e tão viscosa em suas representações e em suas vivências concretas que, ao mesmo tempo, perder-se nela é uma vertiginosa queda em si. Tal queda interna, perceptiva, concedeu a possibilidade do mencionado especialista em comunicação observar perspectivas do *modus* comunicativo da cidade e de seus componentes estruturais com relação aos seus insaciáveis fluxos de trânsitos interacionais e comunicativos polifônicos inseridos desordenadamente e ao mesmo tempo permeados de diferenças e aproximações, de estranhamentos e familiarizações, que ao serem metodicamente organizados viabilizam a compreensão da metrópole quanto as clássicas categorias de produção-circulação-consumo das mercadorias (CANEVACCI, 2004, pp. 09-10; 14-17; 30), que no âmbito desta pesquisa de final de curso foram observadas disputas polifônicas por uma espacialidade, de mercados em explorações excludentes.

A cidade polifônica como objeto se caracteriza na cidade em que as comunicações urbanas se fazem pelas multiplicidades de vozes autônomas que se entrecruzam de formas multivariadas. Como método confere “voz às muitas vozes” da comunicação urbana. Pela

multiplicidade de enfoques – “olhares e vozes” – seria possível perfazer uma aproximação perante seu objeto de estudo, uma cidade interpretada pelas vozes autônomas entrecruzadas por regras, estilos e improvisações. Para o antropólogo o olhar antropológico é obliquo, feito por uma adequada ponderação concomitante entre a fusão empática horizontal e uma visão abstrata vertical. Desta feita a cidade seria a presença mutável de múltiplos eventos que, de agentes ou espectadores, se estabelecem as experiências individualizadas e coletivas, percepções e memórias vinculadas a atual sociedade da comunicação conflitiva, de concorrência da hiperinflação de signos (e correlata dessimbolização), dos códigos e status que se espelham às demais esferas da sociedade contemporânea (CANEVACCI, 2004, pp. 17-18; 21-23)

Estas multiplicidades comunicativas exercidas por olhares e vozes perfazem desdobramentos que podem ser adequadamente feitos, com as devidas adaptações, às polifonias da rodoviária em suas múltiplas fontes como são as frequências cardíacas com seus fluxos e movimentos que se ramificam por toda a cidade, ao mesmo tempo atraindo ao centro os trânsitos da capital do país, ressonando com os compassos sociais.

O tecido urbano da cidade São Paulo se apresenta na alternância entre os ritmos comportamentais quanto ao espaço-tempo: a imobilidade doméstica, a hipervelocidade noturna e a lentidão do passeio solitário. Assim explicita-se um transbordar da grande “metropolitanidade” a tal ponto que o simbolismo se torna irrepresentável, passando a se conformar como abordável por uma “polifonia” intrincada que se estabelece nos mais variados espaços em que se façam as comunicações urbanas (CANEVACCI, 2004, pp. 14-18).

Numa interpretação que corrobora em quase todos os pontos com o olhar de M. Canivacci (2004) considerando os diferentes ritmos comportamentais no espaço/tempo, São Paulo como um Megaurbanomotor elétrico (ainda movida por um misto de eletricidade, combustão fóssil, e combustão de Adenosina Trifosfato - ATP) pela liberdade do trânsito noturno, sem congestionamentos, como elétrons num grande circuito em rede, as velocidades noturnas, com outros tantos estímulos musicais, publicitários, gastronômicos, festivos, das luzes em letreiros que hipnotizam e de encontros/desencontros, se fazem nesta hipervelocidade relatada pelo estudioso.

Quanto ao passeio solitário, aparentemente lento e tranquilo, pode não estar alinhado com as condições psíquico-mentais do transeunte, daquele que passa. Sua mente pode estar a descobrir uma nova equação para trazer solução à falta de água potável de qualidade à maioria dos habitantes da Terra; ou resolvendo se mudará ou não de endereço,

de trabalho ou de país; ou se largará o ritmo frenético da capital paulistana ou brasiliense para se tornar independente numa cidade do interior. Neste caso, a velocidade de uma aparente lentidão de marcha do passeio pode não refletir a rapidez intrínseca da psique.

É como ocorre na grande São Paulo, do mundo acelerado pela produtividade, cada vez mais comum noutras grandes cidades do Brasil, como em Brasília, quando no trânsito para se deslocar em horários de pico (entre trabalhos, aprendizados, cuidados, burocracias e lazeres), a velocidade dos veículos se torna quase nula. Mas a apreensão para chegar no horário, para chegar na hora certa e bater o ponto de entrada do trabalho, para chegar na escola antes que os portões de acesso fechem para fazer a prova mais difícil do semestre, para chegar a tempo na consulta com o gerontologista, pode acelerar a mente a um ponto em que por vezes a cabeça pode passar a doer, as pernas a balançarem, os movimentos labiais a reclamar da lentidão dos veículos à frente, o complexo que inclui o aparelho circulatório a aumentar a frequência de ciclos do miocárdio ou por tamanha agitação o corpo começa a suar.

Superaquecimento que também pode ocorrer ao componente motor (de transformação eletro-magnético-mecânica equiparado ao trânsito de veículos) quando os elétrons (veículos automotores) que nele passam se acumulam e tendem a romper a resistência (incandescente), com seus atritos dinâmicos, de seus fluxos no próprio motor elétrico (sistema de trânsito da cidade). O sistema tende a aquecer, e pode até queimar.

Um exemplo de simples compreensão analógica foi o desabamento parcial de viaduto do Eixo Rodoviário Sul de Brasília em 2018 por falta de manutenção física da resistência estrutural dos componentes de parte da via (circuito) quanto ao tráfego de veículos (elétrons) na rodovia distrital (FOLHA DE S. PAULO, 2018) que gerou inúmeros prejuízos, por sorte, sem nenhuma vítima.

Referente à imobilidade doméstica, descrita por Canevacci (2004) como referente a uma condição quase inerte dos movimentos no âmbito familiar, numa outra interpretação, comparando novamente com um circuito elétrico, o espaço doméstico seria como um transformador de tensão/estabilizadora em que tudo que se passa nos demais circuitos passa antes pelo estabilizador psíquico-físico, normalmente no período noturno (após uma redução da corrente do conjunto elétrico), de retorno “à fonte”, do sono, do encontro familiar, da alimentação e do sono (como numa tomada que fornece energia) que antecede outro dia de velocidades perceptíveis aos olhos, mas não exatamente à inteireza de sua realidade.

De forma analógica, as famílias seriam como potencializadores comunicativos, que harmonizariam as diferenças de Potencial (DDP's) da psique de forma a entregar os movimentos de seus integrantes, como elétrons, por movimentos em direção à cidade, por vezes passando pelos centros motrizes referente aos circuitos dinâmicos centrais (como num coração, a Rodoviária) para transferência de sua energia aos demais circuitos para em seus fluxos (deslocamentos) no encontro de certas resistências, como a do trabalho, que geram força motriz, calor, lucro, energia potencial, energia cinética e a depender da frequência de ciclos um acúmulo de potência/eficiência especulativa (como um índice, equiparável ao PIB no âmbito competitivo entre nações no cenário internacional).

Para alguns leitores estas divagações podem ser exageradas, desmedidas ou descontextualizadas, mas o ponto aqui é um tanto profundo. As vozes da cidade que interconectam todos, das tecnologias que tornam todos em números, numa olhar limítrofe, é capaz de observar o limite da objetificação humana, como meras fontes de energia, recursos e riquezas, que para se manterem nesta condição fática devem acreditar num binarismo simplista como um *like*, com valor um, ou *deslike*, com valor zero, de parte das fontes de informação (mídias digitais) de muitas das pessoas que elas são livres, com valor 1 (em contraposição a serem aprisionadas, com valor simbólico 0). Ou seja, principalmente nas regras das cidades cada vez mais dominadas pelo virtual, por relações, trocas, informações, petições, pedidos de entrega ou de trânsito, comunicações entre muitos outros é importante vermos além dos binarismos e estereotipações, que a cidade funciona em múltiplos planos, mesmo que exista a tendência (talvez calculada), como brevemente apresentado pelos elétrons, que as pessoas em movimento tornem-se estes binarismos objetificados, e usados por aqueles que produzem as polaridades ou as multipolaridades, tanto do mundo quanto das cidades e suas partes rodoviárias.

Neste sentido os processos comunicativos dialógicos se fazem de uma seleção e tradução urbana inseridas no contexto internacional competitivo aglutinando ao modelo típico industrial e aos moldes do *capital cultural*, às geratrizes de um terreno de comunicações conflituosas entre os concomitantes emissores e receptores de mensagens (CANEVACCI, 2004, pp. 37; 38; 41-43), que inclusive se multiplicam em acelerados conflitos, de formas fragmentadas e sobrepostas, nos mais diversos terrenos sociais, do local ao global, numa perspectiva sincrética (CANEVACCI, 2013).

Estes estilhaços da contemporaneidade vão bem além da mera condição proletária, pois estabelecem os espectadores urbanos, numa fascinação de identificação (CANEVACCI, 2004, p. 48), da qual poderíamos dizer serem até coparticipantes, tanto

da comunicação quanto dos indivíduos e coletivos citadinos. Ou seja, da polifonia citadina que busca uma velocidade que ressoa com o tempo tecnológico, mas que exclui, como meros espectadores urbanos, em espaços que excluem, em baixas velocidades de deslocamento, ou em tempos de deslocamento mais delongados que o desejável.

Em acréscimo, na Polifonia da Rodoviária, numa expectativa de exploração do espaço para auferir maiores lucros relativos grandes empresários (ou grandes interesses privados econômicos) se fazem nos espaços políticos, de forma ativa e passiva (conjecturando conflitos espaciais entre usuários, permissionários e ambulantes), com o fito de redefinirem a Rodoviária Pública como uma Rodoviária Privada, a favor, na realidade, de alguns poucos (legisladores, gestores públicos e empresários).

O excesso de mobilidade caracteriza a metrópole como inconciliável aos seus projetos originais. O relatório do Banco Mundial apresenta que o Brasil está entre os países socialmente mais desiguais do mundo, sendo que entre outras variáveis, a competição diária pela velocidade, vinculada à competição pela maior aceleração industrial num incremento sistêmico supostamente ilimitado de energia, é um dos aspectos que impõem as assimetrias e as restrições sociais, assim criando um ambiente impróprio à sociedade (CANEVACCI, 2004, pp.167-168 e ILLICH, 2006, p. 333).

A aceleração acaba sendo uma armadilha que “rouba a maior parte do tempo”, pois, os motores cada vez mais potentes trazem o objetivo de alcançar o ponto mais distante no menor tempo possível, assim aprisionando os usuários de veículos motorizados a restrições de acessos, paradas, e contatos que são possíveis de se estabelecer apenas a pé ou de bicicleta, numa contraposição aos veículos motorizados que impõem rupturas ao limite de velocidade que degrada a sociedade em sua relações (em amplo sentido), relacionados a uma indústria egoísta aceleradora não-metabólica, portanto não cíclica que gera poluição, desigualdades – e lixo, menção do autor – que mascara ineficiências dos meios tecnológicos de locomoção (ILLICH, 2006). Noutro plano de análise as velocidades nos deslocamentos constroem ilhas de privilégios a uma minoria de viajantes em “tapetes mágicos” enquanto, ao mesmo tempo (por vezes quanto a mesma distância a ser percorrida) um oceano de desprivilegiados escravizados em concorrências sociais buscam alcançar maiores velocidades em seus percursos diários monótonos (ILLICH, 2006, pp. 336-337).

Inclusive, quanto mais rápido o deslocamento numa dada distância mais oneroso é este movimento. Em oposição, quanto mais próximo do andar humano menos custoso é o deslocamento. Desta forma, a indústria dos transportes também define a organização

do espaço social (ILLICH, 2006, pp. 337). O intuito estabelecido pelo industrialismo é o aumento do consumo e deslocamentos em escalas diferenciadas (de uma aceleração energética), o que coloca o caminhar e seus desdobramentos quanto ao trânsito (com menor utilização energética) a um ângulo marginalizado perante os sistemas de mobilidade urbana com uma ínfima parcela de investimentos e cuidados quando comparado aos modais motorizados.

Assim sendo, as exigências socioeconômicas em favor da modernização acelerada de quase tudo impõem à polifonia urbana tanto um silenciamento à maioria das vozes (limitadas pelos horários em que existam para os deslocamentos no âmbito dos modais de transporte públicos) quanto uma ultravocalidade a alguns poucos privilegiados (que se fazem, entre outros tantos pontos, da plena liberdade de irem para onde quiserem, da forma que quiserem e quando a intenção existir).

Quando as pessoas precisam pagar o tempo, a equidade e a velocidade de locomoção a sociedade tende a variar em proporção inversa entre si. Os ricos podem se deslocar mais, ir onde quiserem, parar onde quiserem e obter estes serviços em troca de uma pequena fração do seu tempo de vida. Já os pobres gastam muito tempo das próprias vidas fazendo o sistema de transporte funcionar para os ricos do país (ILLICH, 2006, p. 340), em múltiplos sentidos, melhor posicionados nas cidades e, em decorrência, quanto ao próprio trânsito na cidade.

Sobre os endinheirados, inclusive, de falas de usuários da Rodoviária: “Os ricos nem vem aqui, quem se alimenta, compra uma roupa ou faz uma xerox aqui é pobre”.

Esta modernidade da velocidade move em si, de forma implícita, uma pluralidade comunicativa fônica que também dá voz à logotipos, marcas, propagandas que fazem parte desta polifonia da cidade e da Rodoviária.

Neste modal concorrencial a pós-modernidade cultural traz as marcas – *griffes* – que competem por espaços edificados, por corpos humanos, até tornando mais complexas as diferenciações das estratificações de classes sociais, a tal ponto que o ideário positivo de “urbanidade” se tornou corrompido e chegou a assumir um significado pejorativo (mal-educado, competitivo destrutivo, indiferente e poluidor), chegando ao ponto de serem, concomitantemente, agressores e agredidos (CANEVACCI, 2004, pp.194; 245).

Assim sendo, não seriam formas violentas institucionalizadas de tudo modernizar com acelerações e imposições sociais com incrementos de frequências (que algoritmos como os apresentados com a alta frequência do tiktok à cada usuário, os ensina a só terem satisfação com afetividades e resultados instantâneos) e de velocidades em trânsito que,

direta e indiretamente, obliteram vidas; de acelerações da vida que causam também acelerações consumistas e incrementos em ansiedades, estresses, doenças, infelicidades, inseguranças e até taxas de suicídios?

2.3 – Antropologia da Mobilidade

Atualmente, o mundo como um todo, entre países “desenvolvidos” e “subdesenvolvidos”, faz parte da mesma história, da mesma lógica econômica e da mesma aceleração tecnológica que impôs diferentes efeitos em diferentes lugares, numa multiplicação das contradições do momento presente que viabiliza maior capacidade de entendimento destas mudanças, mesmo que não existisse clareza exata de para onde nós íamos, mais recentemente tornou-se possível e necessário compreender para quais futuros espaço-temporais a humanidade se aproxima. Inclusive, do nosso mundo em movimento, o antropólogo pode corroborar desse esforço necessário assumindo reflexões do que pode ser uma nova antropologia do espaço e da mobilidade (AUGÉ, 2007, pp. 12-13).

Numa perspectiva comportamental, projetos que se fazem, individuais ou coletivos, se definem dentro de um arranjo variável das experiências que conformam a(s) identidade(s) e memórias que estabelecem os fundamentos (conscientes, subconscientes ou inconscientes) de aprendizados que perfazem assertividades ou inseguranças (VELHO, 2013, pp. 61-67). Neste desenho simplificado as escolhas para o alcance de objetivos (como projetos) estabelecem o uso de rotas, trajetos, trânsitos, veículos, que se relacionam às metas de vida de cada indivíduo, de cada grupo e da totalidade coletiva.

Assim sendo, aqueles que circulam, transitam ou permaneçam na Rodoviária percebem o mundo e a própria vida de formas múltiplas, expressadas de forma única, das características coletivas e próprias que se fazem dos desígnios gerais e das metas personalíssimas.

A mobilidade supermoderna traduz-se no movimento da população por motivos diversos, na comunicação instantânea e na circulação de produtos, imagens e informações. Tal animismo expõe o paradoxo de um mundo em que se pode fazer tudo sem se mover, de maneira que a população se movimenta virtualmente em contraposição à existência de barreiras territoriais, ideológicas, entre outras, vinculadas à globalização (AUGÉ, 2007, pp. 15-16).

Neste sentido, obstáculos relativos às disputas de gênero, de trabalho, de educação, de segurança, de moradia, de transporte, de trânsito e de mobilidade se fazem do internalizado maniqueísmo atinente a quase tudo criado pela humanidade e pela mentalidade socializada que estabelece a realidade deste mundo tecnológico, também cindido em disputas de acessos, vivências e impossibilidades experenciais.

Do conceito de fronteira se compreendeu e se exerceu oposições categóricas internalizadas como o masculino e o feminino, o quente e o frio, a terra e o céu, o seco e o úmido e até para separar o espaço, formatações para a definição de identidades simbólicas, sendo que na atualidade tais limites são menos densos, tanto pela compreensão histórica quanto pela busca da compreensão das transições pelas ciências, como é o caso da transição da matéria para a vida, ou da ponderação de igualdade entre sexos frente à democracia. A aparência intencionada pela globalização e pela universalização, todavia, escamoteia as desigualdades e o ressurgimento das fronteiras como as que permanecem no espaço-tempo entre colonizadores e colonizados, entre os “centros” e “periferias”, por exemplo, da grandes metrópoles; que nos dois casos, em escalas próprias, geram movimentos migratórios e contra migratórios, de diferentes decisões pela mobilidade e pela imobilidade. Ao mesmo tempo movimentos integrativos que sonham com uma sociedade única esbarram com rígidas e fechadas chaves identitárias que se pudessem excluiriam as demais para que tal unidade no mundo assim se fizesse (AUGÉ, 2007, pp. 17-19), assim considerando uma visão concorrencial.

Enquanto no mundo virtualizado “supermoderno” de aceleração com as tecnologias de informação e comunicação há um vislumbre de transcendência de fronteiras aparentemente homogêneas, a realidade social planetária é fragmentada em desdobramentos conflituosos relativos às diferenças, às desigualdades e fatos contraditórios que para serem entendidos no transcurso do tempo e do espaço carecem da discussão sobre fronteiras, inclusive perante as limitações das democracias e até das ciências (AUGÉ, 2007, pp. 19-23).

Neste sentido a urbanização do mundo implica novas formas de mobilidade que universalizam e globalizam o mercado liberal, sua circulação e comunicação que contrariam as perspectivas ecológica, política, econômica e social, numa tendência de degradação urbana variada que traz, como em áreas VIP de aeroportos e hotéis de luxo, a perspectiva do “não lugar”, como um **espaço em que praticamente inexistem a comunicação, a circulação, e o consumo** – grifo do autor (AUGÉ, 2007, pp. 25-32).

Neste sentido os não-lugares seriam lugares onde há uma extrema rarefação social?

A urbanização revela as contradições do sistema de globalização cujo ideal de circulação de mercadorias, ideias, mensagens e humanos com suas relações definidas pelo grau de poder que exercem, se fazem tanto pelas desigualdades sociais quanto por uniformidades tecnológicas (AUGÉ, 2007, pp. 35-39).

Somada a tal conjuntura assimétrica ocorre uma manipulação das percepções dos cidadãos em que a imagem é utilizada e percebida como se a realidade fosse. São exatamente as lacunas entre a cidade virtual/imaginária e a real que originam zonas de vazio, de terrenos com funções indefinidas, em algum grau equiparados às rodovias, às ferrovias e aos aeroportos em que tais contatos propiciam receios e conflitos correlatos às fronteiras e suas periferias marginalizadas (AUGÉ, 2007, pp. 41-55), como foi a expressão do movimento “Brasília não está a venda” fazendo um ato de contraposição à privatização da Rodoviária do Plano Piloto (SINPRO/DF, 2023).

Neste ponto não seriam os “não-lugares” espaços em que cada ser em particular estaria deslocado de si?

O turismo, por exemplo, se faz em parte da ideia da oportunidade de se conhecer ruínas de histórias do passado relacionadas ao simbolismo da globalização liberal que contextualiza tanto o turista quanto o etnógrafo, mesmo que com objetivos diferentes. A observação do etnólogo, como sua reflexão antropológica, está sempre numa viagem entre duas formas de pensar, considerando a crise dos conceitos de centro, periferias e fronteiras. Como se sabe não é mais possível que uma cidade esteja desconectada à rede de outras cidades e ao próprio mundo (AUGÉ, 2007, pp. 57-71), mas ao se separarem as pessoas umas das outras, ou de si mesmas, o que exatamente está a se conceber?

Numa perspectiva conexa, as memórias históricas individuais e coletivas se unem no espaço e no tempo ao passado, ao presente e ao futuro. Até a migração entre o Norte/Sul global substituiu o êxodo rural da oposição entre cidade/campo (AUGÉ, 2007, pp. 73-83).

As mobilidades são distinguidas entre migrantes e não-migrantes, em que o tempo distancia gerações e o espaço separa aqueles das periferias e das não-periferias. Em verdadeiras democracias, a mobilidade das mentes (também pela educação) deve ser o ideal absoluto e obrigação consequente. A utopia não se funda em sonhar, na verdade vislumbra como alcançar tais ensejos de um novo cotidiano. Devemos promover o sucesso do indivíduo transcultural, de interesse por todas as culturas do mundo, sem se

alienar por nenhuma delas, assim propiciando a definição de uma nova mobilidade planetária e uma nova educação (AUGÉ, 2007, pp. 85-93), ou seja, de um padrão de mobilidade para todos.

2.4 – Antropologia dos Mundos Contemporâneos

A renovação da antropologia como ciência ocorreu da crítica e revisão continuada dos trabalhos existentes e da teoria, o que traz desafios à contemporaneidade, inclusive de passar a olhar para si, sem fuga, ao invés de fitar apenas o externo a si. A antropologia, neste sentido, faz parte de um gênero misto e impreciso em que as diferenças disciplinares deixam de ter sentido. O que precisa ser feito, portanto, é estabelecer uma mudança de "postura" crítica Antropológica (AUGÉ, 1998B, pp. 61-80).

A contemporaneidade se relaciona à pluralidade de mundos (heterogêneos e inter-relacionados) que coexistem em diferentes organizações por olhares históricos, geográficos, políticos, ideológicos, sociológicos, culturais, comportamentais, valorais, individuais e imagéticos; ao mesmo tempo unificada e plural. Tais mundos expressam tanto a suas constituições singulares quanto as universalidades que os relativizam. Esse paradoxo apresenta a dificuldade metodológica da antropologia futura de escolher os objetos empíricos nos quais o paradoxo dos novos mundos se faz de forma dobrada pela heterogeneidade destes mundos (AUGÉ, 1998B, pp. 123-127). Neste fito, para constituir um objeto de estudo analítico, faz-se a necessidade de combinar vários desses mundos (AUGÉ, 1998B, pp. 123-127; 146-7).

A própria imagem funciona como memória, como ponto de referência, como uma criação ou como uma recriação da imaginação (AUGÉ, 1998B, p. 146).

Num exemplo, “a cidade é um mundo. Ou o mundo se torna uma cidade?” (AUGÉ, 1998B, p. 127). **Inclusive, partindo desta reflexão, a rodoviária seria uma cidade? Ou a cidade se torna uma rodoviária, como a do Plano Piloto?** Em suas perspectivas de mundos individuais, coletivos, imagéticos, ideológicos, econômicos, políticos/jurídicos, administrativos, geográficos, históricos, valorais, culturais, sociais/relacionais, psicológicos/comportamentais e antropológicos são estes os olhares disciplinares que regem a Rodoviária e/ou são estas particularidades que são regidas por ela? Como estas relações se fazem? Na velocidade do percurso, nas filas e esperas ou no pernoite em papelões? No refletir ou não sobre os mundos individuais como os coletivos,

das imagens e da ideologia política, a relatividade do mundo geográfico, dos valores culturais, dos ângulos psicológicos, sociais e comunicacionais, como tais mundos interagem com a Rodoviária numa perspectiva Antropológica?

Nos diversos ambientes contemporâneos os sujeitos como atores passam a ser essenciais à investigação comunicativa em que as imagens e mensagens veiculadas pelos meios de comunicação podem colocar as pessoas em contato com o mundo inteiro, sendo o significado definido mais da perspectiva individual que coletiva. A experiência individual da Contemporaneidade e da Supermodernidade impõe uma aceleração da história, um encolhimento do espaço e uma individualização dos destinos relacionados a excessos de acontecimentos que torna difícil pensar a história, seja de imagens e referências espaciais com efeito paradoxal que vira (dobra) o espaço do mundo sobre nós, seja de referências individuais com o que temos que entender a responsabilidade que os indivíduos concebem a si mesmos em suas relações com a história e com o mundo, tendo em consideração as possibilidades inevitáveis relativas ao desenvolvimento dos meios de transporte, de comunicação e de informação (AUGÉ, 1998B, pp. 129-147).

A cidade torna-se inconcebível sem o espaço que a estabelece. Para compreender os espaços do mundo contemporâneo é importante avaliar as dualidades entre lugar e não-lugar; e entre modernidade e supermodernidade. **O lugar tem relação de cada um dos seus ocupantes consigo, com os outros ocupantes e com a sua história comum. Um espaço no qual nem a identidade, nem o relacionamento, nem a história são simbolizados define-se como um não-lugar, com exceção da aplicação de um espaço empírico exato ou da apreensão desse espaço por aqueles que nele interagem. O que um lugar é para alguns, um não-lugar pode ser para outros.** Num aeroporto, por exemplo, um passageiro e um trabalhador percebe o mesmo espaço de forma diferente. **O consumo e uso das tecnologias que aceleram e individualizam definem a supermodernidade, em contraposição à modernidade que mescla as diferenças sociais sem impedir a proximidade espacial entre as pessoas** – grifo do autor (AUGÉ, 1998B, pp. 146-149).

Assim, para Augé (1998B) o não-lugar seria o espaço que ou dissocia o indivíduo de si, ou da coletividade, ou da história comum. Tratarei esta conceituação no âmbito do Capítulo 3.

A cidade é plural tanto por seus múltiplos bairros quanto pelos imaginários e memórias singulares de cada um dos habitantes ou daqueles frequentadores. **Os padrões**

tecnológicos e comunicacionais criam condições práticas de simultaneidade e de ubiquidade – grifo do autor (AUGÉ, 1998B, pp. 149-160).

A realidade, entretanto, é que:

“a cidade continua a ser o lugar problemático onde se põe à prova a relação simbólica (que permite pensar ambos os conceitos como complementares), o que confirma que, através dos chamados problemas urbanos, o que realmente se coloca é a questão política e antropológica da supermodernidade (AUGÉ, 1998B, p. 160).”

A cidade, como tudo, apenas sobrevive enquanto evolui – grifo do autor. O que atualmente ocorre como um mundo de imagens, como um espetáculo do mundo tecnológico em aceleração (AUGÉ, 1998B, pp. 160-163).

Mas a evolução referida como forma de movimento das materializações humanas é de fato, em si, uma forma de sobrevivência exatamente de quê? Dos seres humanos que a construíram ou dos meios utilizados para organizar a humanidade em suas realizações contemporâneas, também a serem conservadas?

Adaptar-se às mudanças do mundo contemporâneo significa perceber as "grandes divisões" do mundo. **É o momento de uma antropologia generalizada no mundo** – grifo do autor. Adaptar-se às mudanças é considerar as novas modalidades simbólicas que operam no planeta (AUGÉ, 1998B, p. 165). Inclusive:

“Estas modalidades envolvem as redes de informação que são os instrumentos por excelência dos dispositivos rituais generalizados, das elaborações particulares dos indivíduos mais ou menos integrados nestas redes e todo um conjunto de instituições oficiais ou informais que se empenham, cada uma

por outro lado, em estabelecendo significados de "compromisso" entre redes e indivíduos" (AUGÉ, 1998 (B), p. 165).

Mas e quando tais redes de informações, de regras e de normas embotam o próprio "desenvolvimento" citadino, principalmente, aqueles atrelados ao bem-estar humano? Chegam a impedir uma coexistência salubre da cidade, em suas múltiplas perspectivas, e das vidas que nela vivem? Será que uma simples condecoração, premiação, titulação ou rotulação poderiam limitar a evolução e a sobrevivência de uma cidade, talvez até impondo prejuízos a muitas de suas instâncias intrassubjetivas e intersubjetivas?

2.5 – O engessamento da cidade como patrimônio

Até que ponto "impermeabilizar" um bem público com o discurso de tal "promoção" ser um "prêmio", o torna de fato um bem às relações com a humanidade?

Reconhecida por suas vias expressas e poucos semáforos, mas não apenas por isso, em 1987, Brasília foi tombada e tornada Patrimônio da Humanidade pela UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura), assim sendo reconhecida como um lugar único no mundo, e a mais ampla experiência da história urbanística moderna (REIS; VASQUES e RIBEIRO, 2018; FOLHA DE S. PAULO, 2022). Desdobra-se dai apenas honrarias?

Quanto à agência da coisa ou do lugar (o que ele faz pensar, dizer ou fazer, além dos pressupostos de seus criadores) pode ser relevado nas relações espaço-temporais com suas tensões e resistências; quando de suas destruições, memórias são recuperadas; de ideais de progresso e civilidade atrelados ao planejamento urbano ocorre a mobilização de distintas subjetividades, contra narrativas e conflitos quanto ao imaginário, identidades e memórias que movem a política e a sociedade perante o espaço em foco. Deste processo de construção identitária se aponta um esfacelamento da distinção entre sujeito e objeto. Neste sentido descrever e analisar a "alma das coisas" considera as propriedades, os fluxos e as agências, integradas aos seus modos de produção e circulação, fatos que se vinculam a uma análise do objeto (GONÇALVES; BITAR; GUIMARÃES, 2013, pp.

343-347) e do lugar (como objeto de análise) que, com as devidas adaptações, podem ser adequadamente observadas no âmbito da cidade e da rodoviária.

As ideias de identificar, coletar, restaurar e preservar diferentes objetos, como numa coleção, no trato que se faz para as peças escolhidas para um museu (ou na qualificação de um patrimônio cultural), busca representar categorias e grupos sociais no intuito de salvar e manter intactos no tempo esses objetos associados a uma cultura, tradição, identidade e a memória a serem conservados (GONÇALVES, 1996, pp. 24-26).

O deslocamento do objeto (ou patrimônio cultural) no espaço/tempo quanto ao que significam vinculadas as suas qualidades autênticas, num desejo de torná-las eternas, acabam se desdobrando como efeito a perda da essência do objeto (e do patrimônio cultural). De outro olhar, seria manter a estabilidade e permanência, de forma contínua e coerente (GONÇALVES, 1996, pp. 25-26).

Mas até que ponto, no receio de se perder um objeto ou patrimônio cultural, se estabelecem práticas que aparentemente os valorizam e protegem, mas acabam por os fragilizar e desvalorizar (por vezes com um padrão de valorização especulativa excessiva que tornam inacessível – em sentidos mercadológicos, de uso e de acesso público – tais objetos patrimoniais), ou seja, acelerando sua destruição; a “superproteção” (na verdade omissiva atrelada a interesses de terceiros) acaba por tolher seu funcionamento e suas partes de seus possíveis desenvolvimentos quando este patrimônio tem uma vivacidade intrínseca, própria, que passou a ser restringida em múltiplos sentidos, inclusive em sua potencialidade polifônica, em que as partes que se expressam são silenciadas, se ouvidas são emudecidas, e as práticas correlatas que deveriam se alinhar às várias vozes da cidade (e sua rodoviária) são delineadas pela força da caneta e das armas que ocultam aqueles que exercem o poder.

A Rodoviária do Plano Piloto, neste prumo, relatado por vários dos interlocutores: “foi de forma omissa largada para ficar insustentável mantê-la como uma área exclusivamente pública” ... “as escadas rolantes, a limpeza dos banheiros e a segurança foi deixada de lado pelo administrador que permanece aqui por anos sem nada de fato fazer para melhorar essa situação” ... “a criminalidade estava nos roubos, nos furtos, na prostituição, no narcotráfico, mas nem a polícia se mobilizava” ... “o interesse era permitir o caos e a sensação de insegurança para que a privatização se apresentasse necessária”. Ou seja, o próprio governo, em seus múltiplos braços, foi condescendente, se não foi o principal interessado, em entregar um patrimônio público como a Rodoviária do Plano Piloto, ao interesse exploratório de interesses privados.

Por escolha engessou a Rodoviária em múltiplas violências caóticas para desvalorizá-la socialmente e poder entregá-la ao poder explorador econômico de alguns empresários com fitos lucrativos e de empobrecimento da maioria da sociedade do Distrito Federal a ela relacionada.

Especificamente para museus, na atualidade, a organização de seus valorizados objetos de exposição em seus tempos e espaços, abrem-se para o exterior fortalecendo as relações de comunicação dos museus com a sociedade (GONÇALVES, 2007A, p. 91). Num paralelo, se peças de museu fossem, de forma maquiada, desvalorizados por violências que aparentemente destruíssem seu valor, tais peças poderiam ser retiradas da condição, status, de peças de museu para serem comercializadas e exploradas por aqueles que maquiaram sua suposta destruição, inclusive adquirindo-a por um preço muito abaixo de seu valor real, para depois explorá-la ao máximo de forma especulativa. É bem aproximado do que, em conjunto, o poder público alinhado aos interesses privados escolheu fazer com a Rodoviária do Plano Piloto.

Num paralelo, a cidade de Ouro Preto, considerada morta no início do século XX foi também considerada Patrimônio Cultural da Humanidade (GONÇALVES, 2007A, pp. 117-130). Entretanto, numa conformação que é equiparável aos museus, a cidade passou a fazer parte dos esforços favoráveis ao turismo histórico, cultural, paisagístico, arquitetônico barroco, gastronômico e natural que passaram a dar vida à cidade histórica, no passado, correlata, entre outras áreas, à mineração e à escravidão. Um padrão de exploração de escravos, de uma época, modernizou-se em explorações turísticas quanto ao passado de escravização da cidade.

No Distrito Federal, escolheu-se em 1987 congelar um *ethos* moderno em três dimensões, se não quatro dimensões. O grande problema é que essa redefinição citadina da modernidade tinha o fito de manter vivo o fim da modernidade, sendo que uma grande cidade de pouco mais de 20 anos passou a ser rija para que os seus aspectos considerados modernos, como ossos de um ser que ainda cresceria talvez por séculos, não mais pudessem se desenvolver.

Escolheram aprisionar uma cidade recém-nascida, com apenas 27 anos, congelando-a, para preservá-la. Mas as cidades são espelhos dos desenvolvimentos de suas respectivas sociedades. E como contextualizado nas já mencionadas teorias o mundo de explorações econômicas especulativas descongela Brasília e a Rodoviária do Plano Piloto, não para libertá-la, mas para explorá-la.

Do presente consta que, além da Região Administrativa nominada Plano Piloto, há outras trinta e quatro (34) Regiões Administrativas (RA's) que têm a seus ossos um padrão de crescimento saudável em comparação à Brasília (Plano Piloto). Tanto assim é que a vida dos edifícios e comércios das demais RA's praticamente alimentam as vidas humanas que nela residem. Elas se tornam dependentes do Plano Piloto pelas especulações que nesta existem, que a valoriza como uma peça de museu na elitização do avião citadino a ponto de exercem uma força centrípeta de “oportunidades” em relação às demais RA's e em relação às pessoas periferizadas por pressupostos e decisões periferizadores excludentes. Um dos pontos que evidenciam Brasília é a centralidade do trino poder estatal e dos negócios e comércios que nutrem as especulações políticas, imobiliárias, comércio-empresariais, habitacionais, profissionais e de mobilidades no âmbito das asas monumento-centrais da Capital.

Acrescenta-se a isso o fato de que enquanto as 34 RA's que circundam Brasília crescem como as demais cidades jovens do país, o grande pássaro brasiliense suporta sua centralidade engessada (como uma peça de museu) com fluxos e demandas crescentes à Capital de forma cada vez mais intensa.

É inconfundível a diferença que há entre Áreas de Proteção Ambiental (em que o trato às vidas contidas nelas é em favor de seu desenvolvimento pleno) e a cidade tornada Patrimônio Cultural da Humanidade (e deixou parte de sua vida morrer em favor de uma espécie de criogenia urbana). Uma área de proteção se move pelo dinamismo do ambiente e da vida diferente da humana, enquanto a outra se move numa tendência de paralisia especulativa do ambiente e da própria vida humana em seus esforços dinâmicos.

Uma cidade tombada como “patrimônio cultural” coexiste na inibição ou limitação de sua condição de mercadoria, pois não pode ser alterada naquilo que dela foi assim protegido. Neste sentido, é construída como adornos próprios uma teia mercadológica atrelada às retóricas patrimoniais de companhias de transporte, de hotelaria, de restaurantes, de turismo, de eventos, de comércio de serviços e produtos turísticos e informacionais, como condição e efeito da indústria do turismo (GONÇALVES; FILHO; ECKERT; BELTRÃO, 2007B, pp. 239-248) que também se fazem como um todo nas possibilidades de construção tanto de identidades quanto de memórias (GONÇALVES, 2005, pp. 15-36), mas também de destruições de acessos e direitos, além de destrutividades identitárias, como é a conjuntura apresentada pela Rodoviária do Plano Piloto, em processo destrutivo de seu caráter público, para todos, sem restrições de acesso, por exemplo, econômicas.

Com um engessamento de Brasília, como um sarcófago a ser visitado num museu, devido a seu estatuto de Patrimônio Cultural da Humanidade que a preserva em forma, num formol premiado (de pressupostos externos, talvez algo como um “cavalo de troia”), também institucionalizado em festejo e formalização nacional se pressiona a Capital Federal em suas espacialidades, precificadas por especulações centralizadas enrijecidas por entraves arquitetônicos menos percebidas em sua respiração noturna e oculta, por vezes com apneia, apática, com comercializações especulativas que a fragilizam, tornando-a até sombria em seus vazios, mesmo sendo uma das Regiões Administrativas mais seguras do DF, numa normalidade convencionada que se movimenta pela força iluminativa artificial, não exatamente pelo calor solar ou pelo resfriamento da lua.

Sua Asa Sul – especificamente sobre a W3 Sul – nos anos 1980, já foi área viva, muito quente em comércios variados, em cores, luzes, músicas, mobilidade, vida e lazer. Por anos passou por um engessamento que ao ser finalmente retirado, recentemente, retoma muito lentamente seu movimento, como em práticas fisioterapêuticas, ganha mobilidade com a presença humana em suas circulações, convivências, experiências e múltiplas trocas.

O “coração da cidade” como tema, debatido no 8º CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), em 1951, na cidade de Hoddeston, da Inglaterra, foi interpretado de formas distintas. Para Le Corbusier e Sert, integrantes do CIAM, o núcleo da cidade era compreendido como o centro cívico, como um centro administrativo capaz de viabilizar a reunião das massas (BARONE, 2002, pp. 52-53).

Nesta pesquisa, pelas dinâmicas observadas in loco, por seus múltiplos movimentos, espacialidades, velocidades, acelerações, comunicações do lugar/não-lugar polifônico entendido como parte agente de um papel, funcional e orgânico, a Rodoviária do Plano Piloto passou a ser compreendida como o “coração da cidade”.

Mas, por tudo apresentado até aqui, um coração citadino que era vivido por todos e que pelas explorações em curso tende a ser esvaziado, enfraquecido por interesses externos de expropriação, de lucros altos, que tendem a aumentar os custos, principalmente, entre trabalhadores e estudantes que circulam por ela, chegando até a inviabilizar seus fluxos por uma Rodoviária, as expressões polifônicas daqueles que hoje mantém viva o coração-rodoviário de Brasília.

Exercendo uma centralidade de convergência das 34 Regiões Administrativas e da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE), área de alguns Municípios que circundam o território do Distrito Federal, um problema coligado

a Brasília ter se tornado Patrimônio Cultural da Humanidade, é que as cidades que se comunicam com ela têm um crescimento populacional e correlato fluxo destas populações para Brasília de modo a trazer produtividade, mas ao mesmo tempo impondo excessos para uma cidade “criourbanizada” em sua infância pelo processo de “criourbania”.

Criourbanidade que congelou seu desenvolvimento, atualmente utilizado por interesses particulares em enganar e especular a sociedade com retóricas de que é necessário privatizar para resolver o problema da Rodoviária, na verdade estruturado conjunturalmente pela omissão estatal com interesses privados entranhados na esfera pública por votos ou indicações de cargos em comissão para se beneficiarem de corrupções públicas com aparências de melhorias.

Em suma, existe no âmbito de parte do poder público (em tentativas de corrupção pelo interesse privado) a criação de problemas para na sequência ser oferecida a solução. Ou seja, as omissões estatais invisibilizadas pelo silenciamento midiático (há uma negligência tácita paga?) oportunizam, conjuntamente a outros interesses exploratórios privados do que é público, por exemplo, a morte da rodovia ferroviária, e o possível futuro óbito da Rodoviária do Plano Piloto, numa vertente possível das necropolíticas do que é público, das possibilidades democráticas e das reduções de acessos da sociedade de tudo aquilo que era e deixou de ser público.

Portanto, várias das pessoas que transitam, trabalham ou utilizam os espaços da Rodoviária, inclusive para sobreviver dormindo num papelão no chão apresentam que estão sendo excluídas, expulsas deste espaço: “_Não vejo um futuro certo para mim e minha família” ... “Pago um aluguel de 27 reais o metro quadrado para trabalhar aqui, mas com a privatização, se a proposta for seguida a risca, cada um aqui terá que desembolsar quase 130 reais por metro quadrado” ... “deixo meu carro velho numa vaga da rodoviária” ... “com a taxação das vagas não poderei mais vir de carro” ... “não terei mais como pagar” ... “as famílias de quase todos os comerciantes daqui ficarão sem condições de se sustentarem, de pagarem as contas”.

Noutros casos: “é aqui que consigo alimento, tomar banho, alguma roupa e calçado” ... “dormir, mesmo que eu não tenha mais nada” ... “levaram tudo que tenho” ... “passo a noite nesta coluna com esse papelão” ... “me deram essa mochila” ... “guardo meus documentos aqui”.

A Rodoviária do P. P. foi engessada como patrimônio público junto à Brasília, em processo criourbano que parecia aguardar o surgimento de fortes interesses privados para

descongelar este status de um prêmio criourbano vendido para a consecução necropolítica, “necroespacial” – que torna mórbido os espaços, “necrocomercial” – que usa interesses comerciais para sufocar outros – e “necrourbana” – que mata a liberdade citadina, como exemplo, já obliterou a vida da rodoviaroviária (como das ferrovias do Brasil) e as liberdades sociais e das vidas correlatas ao período no Distrito Federal e pode acabar prejudicando a vida da população do Distrito Federal e do Entorno do DF quanto à Rodoviária do Plano Piloto.

Entretanto, pessoas que já eram excluídas nem terão para onde ir. Caso seja oferecido algum lugar/não-lugar é para serem varridos, objetificados como coisas a serem retiradas das centralidades, para serem periferizadas, apartadas dos espaços públicos, excluídos da “democracia” pela forma “democrática” que ela funciona (que se faz de surda à maioria populacional), com efeitos necro plurais difusos legais.

2.6 – Não-lugares

Passando dos processos cristalizadores para recursos do passado, dos primórdios da Antropologia esta se fazia de documentos, de modo relativamente aproximado à ciência histórica. Da modernidade comumente entendida o distante (do passado) e o próximo (do presente) podem ser respectivamente compreendidos pelos esforços da História e da Antropologia. Entretanto, são sobre as perspectivas contemporâneas aceleradas que se abrem outras reflexões, inclusive apresentando a ideia da não obrigatoriedade cumulativa dos constructos científicos. A Antropologia trata do agora dos outros, em múltiplos sentidos, dos quais cada indivíduo e suas relações dependem do olhar etnológico que confluem em tríplices **acelerações excessivas** quanto aos **tempos** (que coexistem nas memórias individuais, coletivas, históricas e genealógicas de cada vez mais acontecimentos), quanto aos **espaços** (e seus encurtamentos redefinidos e relativizados pelas velocidades das tecnologias) e quanto aos **egos** (numa tendência de individualizações das referências) dos indivíduos **no estabelecimento da supermodernidade**, sendo inclusive importante reaprendermos a perceber e a pensar os espaços, os tempos e os egos. A Antropologia atual, entre outros movimentos, também tende a aproximar o distante e o próximo, o passado e o presente – grifo do autor (AUGÉ, 2012, pp. 13-43). Neste sentido o objeto, a depender da abordagem metodológica pode passar a pertencer culturalmente ao passado e ao presente, concomitantemente, por fluxos

de consciência que transitam entre o que era (em acumulação continuada de acontecimentos) e o que é (de desdobramentos infinitos do passado em acumulada formação do agora), do qual faz parte a presente memória individual imantada pelas memórias históricas, coletivas e genealógicas. Talvez, de tais formas, até se contemple o futuro.

Os **não lugares** são tanto as **instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens** (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os **próprios meios de transporte** ou os **grandes centros comerciais**, ou **ainda os campos de trânsito prolongado onde são alojados os refugiados** do planeta – grifo do autor (AUGÉ, 2012, p. 36).

Os “**lugares antropológicos**”, em contrapartida, **integram a si componentes históricos, identitários e relacionais** de um **espaço social temporal ambíguo** que pode se estabelecer **da geometria geográfica em suas relações com outras geometrias**, **diferentes organizações e utilizações do espaço**, **de economias, de mercados, de religiões, de políticas e de monumentos** que **ensejam não se sujeitarem ao tempo**, assim permitindo pensar a continuidade das gerações. **Itinerários, cruzamentos e centros** (como linhas, interseções de linhas e pontos de interseção) se tornando **interdependentes**, inclusive por suas múltiplas formas de combinação **que**, podem ser compreendidos **como um espaço histórico**, que **se modificam tendendo a se desenvolverem ou a se degradarem**. A história também se edifica pela presença dos monumentos que permanecem pelas gerações – grifo do autor (AUGÉ, 2012, pp. 52-58).

Aqui, entretanto, quando espaços, como a Rodoviária, são, de forma calculada, de forma meticulosa, descuidadas pelo poder público para estruturar retóricas contra as suas permanências e caráter públicos, inclusive para que sejam explorados por interesses atrelados ao Legislativo do DF, por exemplo, como mencionado por alguns dos interlocutores “para explorarem os estacionamentos e para explorarem a segurança privada já direcionada a alguns deputados em conchavo com o atual governador” ... “troca de favores entre poderes para corromperem espaços públicos”. Nesta conjuntura apresentada, a Rodoviária passou a ser um lugar para seus atuais exploradores, enquanto passou a ser um não-lugar àqueles que tendem a ser expulsos das próprias vidas nesta espacialidade. Excluídos de suas vidas, de seus acessos públicos, por interesses privados que corrompem as esferas públicas legislativas, governamentais, e em decorrência espaços originariamente concebidos para serem de todos.

De relações interpretativas de construções espaciais:

“...o próprio corpo humano é concebido como uma porção de espaço, com suas fronteiras, centros vitais, defesas e fraquezas, sua couraça e defeitos (AUGÉ, 2012, p. 58).”

Da mesma forma que há territórios pensados com referência ao corpo humano, o próprio corpo é também pensado como território – grifo do autor (AUGÉ, 2012, p. 58), desrespeitado, inclusive, por pseudodemocracias com influências locais, regionais, nacionais ou mundiais.

Brasília, a atual Capital Federal do Brasil, pode ser interpretada como um corpo nascido de um projeto de Lúcio Costa em que duas linhas (como duas sequências de DNA), inicialmente rascunhadas apenas como um “X”, se tornaram pela “gravidade” das águas que conformaram o conhecido Lago Paranoá, um grande pássaro alado, assim adotando cidades satélites multiformes. Algo equivalente ao organismo humano poderia ter se formado do “X” da questão, mas a escolha do autor se alinhou com seus traçados aos seres alados.

Como a Casa Branca e o Kremlim representam lugares monumentais, homens e estruturas de poder (AUGÉ, 2012, p. 61), a praça dos três poderes e a esplanada dos ministérios, e seus vários monumentos, também representam a “cabeça pensante” que da continuidade ao definido pelo projeto inicial, com suas expressões legislativas, jurídicas e executivas (coordenativas), em prol de uma equiparada homeostase (equilíbrio dinâmico vital) dinâmica energética, tanto da Capital alada, quanto do Brasil.

Neste sentido, inclusive:

“as noções de itinerário, de interseção, de centro e de monumento não são simplesmente úteis à descrição dos lugares” (AUGÉ, 2012, p. 61).

O conjunto das noções particulares expressam uma identidade comparável a outras distintas identidades (AUGÉ, 2012, pp. 61-69). Um lugar inacessível (principalmente quando anteriormente era acessível a todos) é, ao mesmo tempo, a negação das identidades locais, da polifonia cidadã, da polifonia citadina, da democracia.

Um lugar carrega em si seus caracteres identitários, relacionais e históricos (tanto de ação sentida quanto simbolizada, com suas possibilidades, seus discursos e suas linguagens). Sendo assim, **um espaço que não se enquadra como histórico, nem como identitário, nem como relacional define um não lugar, deixando de ser tanto um lugar antropológico quanto um “lugar de memória”**, situação produzida por uma

supermodernidade em que a solidão acaba esvaziando a individualidade, onde o movimento das imagens distancia pela fuga do olhar pelo efeito da velocidade perante um hipotético passado e um possível futuro. Os não-lugares seriam espaços estabelecidos para relações com fins específicos – transporte, trânsito, comércio, lazer – que delimitariam a relação que os indivíduos exercem nesses espaços. Enquanto os lugares antropológicos criam um social orgânico que aproximam, os não lugares criam tensões solitárias e/ou distanciadas – grifo do autor (AUGÉ, 2012, pp. 71-90).

Quanto aos meios de transporte, enquanto os percursos rodoviários evitam todos os lugares memoráveis dos quais nos aproxima pelo objetivo que é o de alcançar o destino, na cidade, um motorista de passagem poderia observar alguma coisa das cidades que se tornaram hoje nomes num itinerário, inclusive podendo decifrar alguns textos de locais da cidade caso, por exemplo, um sinal vermelho ou uma diminuição imprevista de velocidade se fizesse no trânsito. Os trilhos ferroviários, de outra forma, colocam os viajantes, a depender das rotas e velocidade dos trens aproxima os viajantes da vida citadina ou torna proibitivo a comunicação de textos externos, inclusive prendendo os passageiros às tecnologias audiovisuais ou textuais oferecidas internamente por revistas, telas e propagandas (AUGÉ, 2012, pp. 90-93).

A Rodoviária do Plano Piloto, neste sentido, tornou-se um não-local de exploração audiovisual propagandístico, protegido por interesses de uma segurança privada que, por exemplo, estava a impor a ciclistas e passageiros com malas, que subissem e/ou descessem de escadarias fixas elevando tensões e riscos de acidentes, claramente para que o discurso da necessidade de privatização se fortalecesse.

O direito de ir e vir foi negado a muito dos transeuntes nas escadarias rolantes entre o metrô e a rodoviária, entre as escadarias rolantes que conectam a Plataforma Inferior à Plataforma Superior da Rodoviária exatamente para incrementar inseguranças a estes e a outros passageiros com conexão neste ponto nodal rodoviário da Capital.

Pessoas em trânsito pela rodoviária eram colocadas em perigo, embarreiradas porseguranças privados orientados pela administração da Rodoviária para que pessoas com cargas como malas e bicicletas se colcassem em risco de caírem em todo um conjunto de escadas não rolantes da localidade.

O propósito caótico era óbvio.

Eu mesmo presenciei muitos casos. Inclusive eu fui alvo desta tentativa necropolítica estatal, se é que podemos dizer que um lugar democrático transformado num não-lugar ainda carrega em si o fim público democrático da República Federativa

do Brasil em suas decisões excludentes/entreguistas do que é público e ações contra democráticas. Área ladeada aos três poderes, alvos tão claras violências institucionais e violências identitárias fundadas em interesses privados corruptivos quanto ao que é público.

Enquanto a identidade de uns e outros é que constitui o "lugar antropológico" por meio das convivências das linguagens, dos sinais das paisagens, das regras não escritas do bem-viver, é o não lugar que cria a identidade partilhada dos passageiros, de clientes ou dos motoristas de "final de semana" – ao mesmo tempo sozinhos, igualmente aos demais isolados por contratos com cartões de crédito e outras tecnologias. O controle anterior ou posterior da identidade e do contrato de consumo contemporâneo, significando assim o não-lugar (AUGÉ, 2012, pp. 93-94).

À cobrança por cada acostagem dos ônibus na Rodoviária arrecada mais para uns, e em breve tornará mais cara as passagens e o trânsito de passageiros na Rodoviária do Plano", afirma um dos interlocutores informantes dos interesses político-econômicos em curso. E ainda acrescenta: "Depois não terá volta". Ou seja, um reforço ao empobrecimento geral se fará pela exploração dos fluxos diário dos trabalhadores.

No intuito de fazer alguma viagem cada pretenso passageiro conquista seu anonimato após o reconhecimento da própria identidade, assim sendo liberado para acessar o veículo de transporte (AUGÉ, 2012, p. 94). Isto ocorre com as apresentações documentais necessárias a tal ritual e o uso de cartão de crédito (ou equiparado), apresentação de bilhete e documentos que validem e permitam o acesso, comprovem a identidade e autorizam deslocamentos impessoais como viajante.

O passageiro em não-lugares reencontra sua identidade apenas quando de sua verificação em alfândegas, pedágio ou caixas registradoras, entretanto sem criar nem identidade singular nem relação, e sim solidão e normalidade, também decorrente do padrão da verificação para adentrarem às métricas temporais dos itinerários, das chegadas e das partidas (AUGÉ, 2012, pp. 94-95). Ou seja, ao redimensionamento que a velocidade tecnológica-econômica impõe, na maioria das vezes ou do tempo, as pessoas são reduzidas a números.

Entretanto, clarificado por Marc Augé, no mundo real, os lugares e os espaços, os lugares e os não lugares se misturam. A possibilidade do não-lugar está presente em todo lugar personalizado, inclusive no âmbito dos monumentos e espaços públicos de rápida circulação, pois, uma sociedade inorgânica, não-utópica, é o espelhamento deste lugar da solidão em comunhão. Para o Antropólogo o obstáculo para a coexistência entre os

lugares e os não-lugares será sempre político, por exemplo, em seus desdobramentos relacionais de ausências econômicas, como consequência de os políticos não saberem para onde estão indo e nem em que lugar estão (AUGÉ, 2012, pp. 98-110).

As tecnologias e as velocidades da supermodernidade modificam, cada vez mais, o estado de matéria de nossos corpos e consciências transmutando-os em/como energias que se distanciam das percepções das matérias circundantes e da matéria da qual também fazemos parte. Todavia, tais energias (externas e internalizadas), que são forças motrizes da supermodernidade, estabelecem contradições às interações da energia dos signos numéricos, pois tais códigos que tomaram a regência do mundo advêm de plataformas materiais paradoxais que tergiversam o intrínseco humano, corrompem o que cada um é, e o que é extrínseco às consciências humanas. O poder, o dinheiro, o conhecimento e a informação, utilizados de forma competitiva como são, distanciam o ser de si mesmo. Na matéria seres humanos são aproximados às máquinas. Na energia aproximam humanos dos códigos binários, da eletricidade, de imagens, de *bits*.

Os não-lugares, portanto, estariam definidos numa relação comparativa com os lugares, pela dissonância coexistencial entre eles.

Os lugares seriam concretos, e o tempo e o espaço se coadunariam com os parâmetros materiais de tal forma que os movimentos se fazem em velocidades que permitem a comunicação entre os diversos agentes.

Os não-lugares seriam parcialmente apartados da concretude, estariam noutra velocidade, noutra percepção espaço-temporal, redefinidos na dimensionalidade da comunicação, mais especificamente da tecnologia da informação, da padronização dos códigos binários, da digitalização do mundo, da digitalização das experiências, dos comportamentos, dos movimentos e dos pensamentos humanos. Chegam a retirar a consciência de parte do espaço-tempo do presente, seja pelo mergulho na velocidade, seja pela imersão à tecnologia que cinde o ser de si mesmo.

Das reflexões de Augé (2012) é possível atrelar o lugar ao espaço/tempo (velocidade do lugar) em contraposição ao espaço/tempo, ou seja, da velocidade da modernidade e de suas relações com o não-lugar em sua velocidade², nas acelerações excluientes da supermodernidade.

Não-lugar, portanto, seriam as espacialidades em que as acelerações da supermodernidade corrompem a memória, a identidade ou as interações humanas quanto a cada indivíduo. Enquanto o lugar seriam os ambientes que em que para cada indivíduo seria possível estabelecer uma integração histórica, identitária e interacional.

Na corrupção da memória a Rodoviária foi desconectada de sua origem concepcional. Quanto à identidade seus pressupostos públicos democráticos, de uma modernidade para todos, foi colocada de lado em prol de princípios privados lucrativos e corruptivos. Quanto às relações humanas, tornaram-se cada vez mais excludentes, com acessos cada vez mais restritivos contra aqueles com menos recursos, com identidades restrinvidas, inclusive apagando memórias com massivas imagens publicitárias, repinturas que apagaram as histórias da Rodoviária do Plano Piloto e de seus mais diversificados usuários.

Assim sendo todo lugar do mundo, quando cooptado por acelerações que separam o ser dele mesmo, do outro, ou das lembranças seriam ou tenderiam a ser um não-lugar.

Neste entendimento, a Rodoviária do Plano Piloto e todos os ambientes que se relacionam à mobilidade urbana no DF seriam adequadamente compreendidos como lugares e não-lugares, pois tais definições se adequam a cada consciência individual.

Num exemplo: em momentos diferentes dois indivíduos se movimentando de bicicleta por trecho ciclovíário do DF com uma falha que exige atenção.

Para um dos ciclistas a falha pode trazer a sensação de indignação, desasco, desrespeito, revolta e até raiva, principalmente se ele cai e se fere pela omissão estatal, assim deslocando a consciência e atenção ao próprio espaço/tempo para outras subjetividades espaço/temporais, numa relativa fratura da própria memória, separado de si naquele momento, caso a sensação não transcendia a algo que agregue.

De outra perspectiva, a falha pode trazer o desafio de ultrapassá-la, a satisfação de acelerar e impulsionar a bicicleta contra o solo e com ela exercer um salto que deixa para trás a falha do caminho, talvez até repassando para o poder público a localização da falha para que ela seja sanada para si e para outros usuários da via, trazendo para si uma vivencia plena sobre si, quanto aos outros, da memória que escolheu estabelecer com sua relação acelerada no espaço da mobilidade.

2.7 – Arquitetura da Rodoviária

Da genealogia arquitetônica do projeto da Rodoviária evidencia-se um misto entre o edifício arquitetônico e o sistema infraestrutural vinculados ao papel dos desenhos na produção da urbanidade quanto às interações das pessoas e coisas num ambiente determinado, de forma correlata à intenção da construção de trazer articulação às áreas

centrais do Plano Piloto e de exercer a função de rodoviária da capital do país. Ao mesmo tempo buscou-se apontar problemas na construção, propostas de reformulações futuras e reconhecer as virtudes do projeto de 1957 em seu potencial de produzir urbanidade. Quanto aos conceitos de edifício arquitetônico, infraestrutura e a cidade a Rodoviária do Plano Piloto integra estas possibilidades dos vários traçados referentes ao sistema de transportes e suas conexões proximais ao CONIC, ao Conjunto Nacional e ao Teatro Nacional, além das transformações após sua inauguração material que exerce agência entre outras materialidades. A rodoviária do Plano Piloto sendo infraestrutura e edifício, nas funções de rodoviária e de espaço de socialidade (CORULLON, 2013, pp. 05-23).

Neste sentido, Carullon (2013) tanto não se interessa por este olhar sociológico quanto não tinha informações de o interesse privado disputar o espaço da Rodoviária do Plano Piloto para explorá-la, fato ocorrido com a antiga rodoviária (e afastamento de trabalhadores desta localidade para o shopping popular – área praticamente ignorada na atualidade – criada à época para absorver os excluídos da rodoviária) que a levou a ser um conjunto de memórias gradualmente apagadas com o tempo conforme se renovam gerações que cada vez mais deixam de saber de sua existência.

Sistemas infraestruturais como os de transporte, são integrados, por exemplo, pelo sistema de transporte de ônibus, de transporte sobre trilhos, de vias de circulação de pedestres e ciclistas que se comunicam fazendo parte das áreas urbanas, mais especificamente relacionadas a esta pesquisa sociológica, mas coligada a redes sistêmicas diversas (educacionais, trabalhistas, comerciais, residenciais etc.) que compõem a vida em sociedade. No tocante à separação entre infraestrutura e arquitetura, normalmente ela é exercida, respectivamente, por investimentos do “espaço público” e do “espaço privado”. Assim, a urbanidade pode ser definida como um atributo da vida na cidade, em determinado ambiente, mensurada pelo grau de intensidade, variedade e quantidade de experiências/interações entre humanos e não-humanos (CORULLON, 2013, pp. 25-27).

Entretanto, quanto à Rodoviária do Plano Piloto, com a arquitetura e infraestrutura sendo originalmente materializada pelo Estado, numa diretriz atual tergiversadora, a gestão infraestrutural, anteriormente gerida pelo “espaço público” foi entregue ao “espaço privado”. Desta feita, pelo esforço de privatizar a rodoviária existe uma redução da intensidade, da variedade e da quantidade de interações e experiências entre humanos e não-humanos, uma redução polifônica, em que um lugar se deteriora a ponto de se tornar um não-lugar para grande parte de seus usuários.

Neste prumo áreas que conectam diferentes modais de transporte são chamados de ambientes de mobilidade, com maior intensidade de trocas de acesso, o que torna importante compreender como eles são pensados e concebidos estes nós de interconexões de continuidades e transposições que fundem atributos de edifício, infraestrutura, centro de sociedade e paisagem (CORULLON, 2013, pp. 31-41), fato já mencionado, não sobre sua concepção ou adaptação, mas por utilização adulterada para que interesses privados subjuguem o interesse público do que deveria ser um espaço público, corrompendo, principalmente, amplos aspectos infraestruturais e de interconexões sociais, pois o edifício paisagístico continua presente, mesmo que o acesso democrático infraestrutural tenda a ser tolhido e/ou limitado.

A rodoviária foi concebida com quatro níveis: Plataforma Superior (composta por áreas destinadas prioritariamente, em ordem decrescente, para automóveis, pedestres, jardim e comércio); Mezanino (composta por áreas destinadas prioritariamente, em ordem decrescente, para pedestres e comércio); Plataforma Inferior (composta por áreas destinadas prioritariamente, em ordem decrescente, para automóveis, pedestres e comércio); e Passagem subterrânea, com área destinada ao uso de automóveis nos sentidos Sul-Norte ou Norte-Sul. Seus limites altimétricos distam, entre o mínimo e o máximo, 22,50m, equivalente a um edifício de 7 pavimentos. A somatória das áreas dos quatro pavimentos equivale a 187 mil metros quadrados coligados às quatro escadas atreladas ao projeto de Brasília: gregária – referente às atividades de inter-relações sociais; monumental – concernente ao Setor cultural; cotidiana – atrelada a gestão da cidade; e a bucólica – vinculada às áreas verdes e residenciais (CORULLON, 2013, pp. 46-70), por vezes caminhos que finalizam o não reconhecimento social naturalizado e/ou institucionalizado. Não à toa, parte crescente da sociedade a utiliza para exercer violência auto infligida com a distância que separa as Plataformas da Rodoviária do Plano Piloto.

Carullon (2013) interpreta que existe uma incompletude quanto à articulação dos diferentes setores assim impondo um baixo grau de urbanidade e vitalidade a Brasília, ao mesmo tempo em que a Brasília desempenha um papel importante, mas limitado pelos limites estabelecidos por concepções programáticas e seus traçados, mas contemporizados em grande monta pela experiência urbana alcançada pela Rodoviária, com seus múltiplos usos (CORULLON, 2013, pp. 129-135), atualmente, com acesso menos isonômico, e com pragmatismos estatais menos democráticos.

Carullon (2013) diferencia a socialidade e a sociabilidade posicionando-as em polos sociais emocionais e racionais (CORULLON, 2013, p. 31). Todavia, todo ser

humano para ser pleno, e íntegro no que exerce, inclusive nas suas mais diversas expressões, expressa de si componentes conjuntos racionais e emocionais indissociáveis.

Neste eixo reflexivo, aqui não se faz uma crítica excludente, mas se busca expressar um crivo que une, e tem motivações humanas para tal ensejo.

Arquitetura, Engenharias, Sociologia, Ciência Política, Antropologia, Arte, Educação, Comunicação e tantas outra área do saber e do conhecimento humano precisam atuar de forma multidisciplinar com o fito de agregar à humanidade, nas inter-relações entre humanos e não-humanos, ou continuaremos a deixar às potencialidades corruptivas a possibilidade de materializações corruptivas das áreas cindidas em desigualdades e injustiças sociais, como as apresentadas pelos interlocutores deste estudo, reforçadas pelas teorias aqui tratadas e tocadas pelas reflexões deste pesquisador principiante em sociologia.

Capítulo 3 – Rodoviária polifônica – um lugar ou não-lugar?

3.1 – Alguns olhares arquitetônicos da Rodoviária

Planta Baixa da Plataforma Inferior da Rodoviária do Plano Piloto

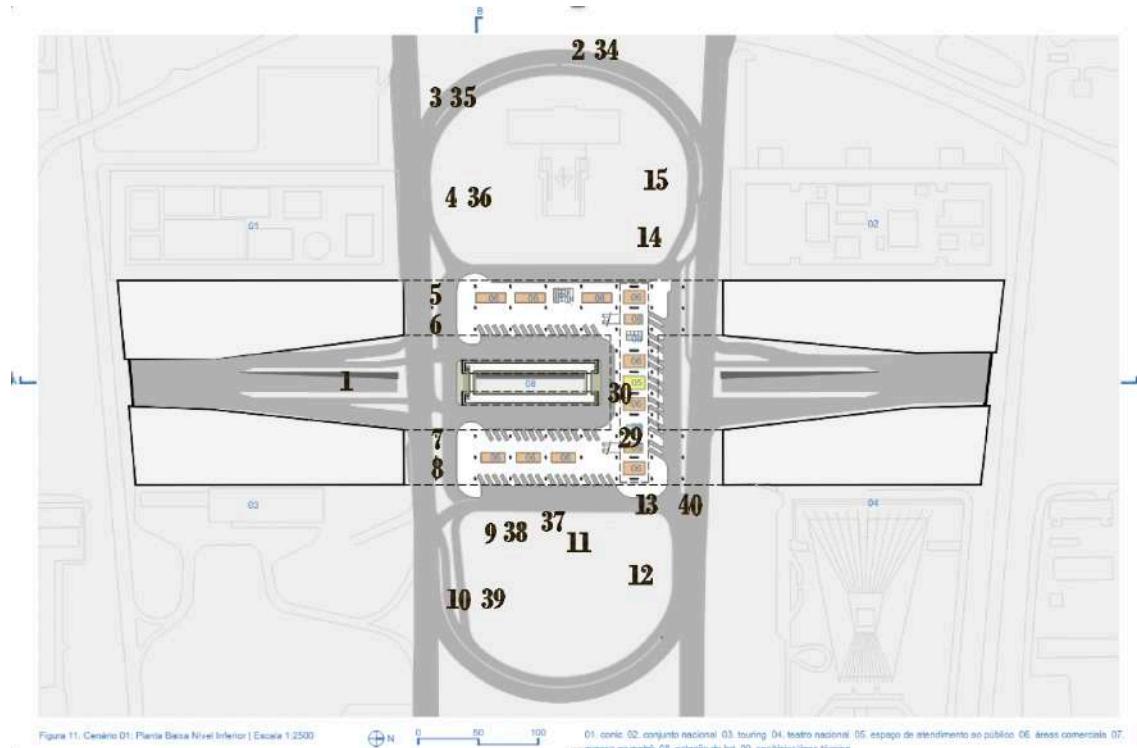


Figura 11: Cenário 01: Planta Baixa Nível Inferior | Escala 1:2500

01. conic; 02. conjunto nacional; 03. touring; 04. teatro nacional; 05. espaço de atendimento ao público; 06. áreas comerciais; 07. estacionamento ao ar livre; 08. estação do brt; 09. sanitária/area técnica

Planta Baixa do Mezanino da Rodoviária do Plano Piloto

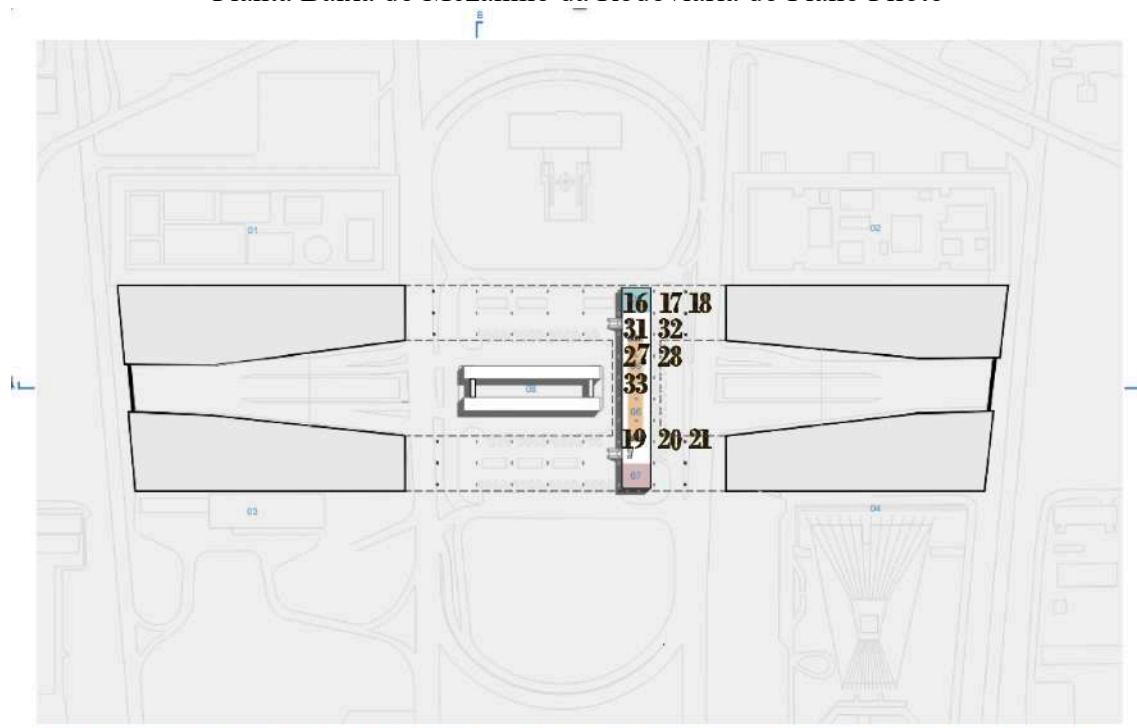


Figura 10: Cenário 01: Planta Baixa Nível Mezanino | Escala 1:2500

01. conic; 02. conjunto nacional; 03. touring; 04. teatro nacional; 05. administração; 06. áreas comerciais; 07. bancos; 08. estação do brt

Planta Baixa da Plataforma Superior da Rodoviária do Plano Piloto



As numerações indicadas (editadas pelo autor) nestas três (03) plantas acima posicionadas da Rodoviária ofertadas pela Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (SEMOB/DF, 2023D) são pontos nos mapas correlatos às fotografias numeradas a partir daqui atreladas a uma pequena parte de minhas movimentações e auto perdimos pela Rodoviária do Plano Piloto de 2021 a 2023.



(1) DF 002, KM 7,2, Asa Sul, sentido Asa Norte com visão (ao fundo) da Plataforma Inferior da Rodoviária (Lat/Long: -15.796621, -47.883691)



(2-34) Visão Leste da Rodoviária a partir da Alça Oeste da Rodoviária – com calçada e faixa de pedestre, veículos, edifícios, árvores etc. (Lat/Long: -15.792873, -47.885715)



(3-35) Visão Leste da faixa semafórica da Alça Oeste da Rodoviária – com uma corrida para vencer o espaço/tempo numa possível exigência externa e/ou interna a alcançar (Lat/Long: -15.794146, -47.884948)



(4-36) Visão Noroeste da Rodoviária a partir do gramado – com calçadas, árvores, algumas sombras, valetas de escoamento de água, edifícios, postes, placas de trânsito, pessoas e o céu (Lat/Long: -15.794245, -47.884262)



(5) Visão Norte da Plataforma Inferior (Setor D) da Rodoviária a partir da via, com pessoas adentrando o ônibus numa baia de estacionamento, uma coluna de sustentação oferecendo sombra num dia de sol e um pombo a tudo observar
(Lat/Long: -15.794605, -47.883746)



(6) Visão Norte da Plataforma Inferior (Setor C) da Rodoviária a partir da via com um box de lanches aberto e com pessoas conversando, transitando numa tarde quente
(Lat/Long: -15.794663, -47.883497)



(7) Visão Norte da Plataforma Inferior (Setor B) da Rodoviária a partir da via com uma família se afastando da lente entre boxes fechados (grafitados) e outros abertos
(Lat/Long: -15.794896, -47.882637)



(8) Visão Norte da Plataforma Inferior (Setor A) da Rodoviária a partir da via com pessoas conversando em grupo, outras caminhando, enquanto outras se posicionam em filas para adentrarem nos coletivos estacionados ou a chegarem
(Lat/Long: -15.794960, -47.882373)



(9-38) Visão Sudeste da Biblioteca Nacional a partir do gramado que ladeia a ciclovia próxima à Rodoviária com ônibus estacionados ao redor da alça Leste com árvores e a Catedral de Brasília escondida ao fundo (Lat/Long: -15.794614, -47.881817)



(10-39) Visão Noroeste da Rodoviária a partir da via próxima à Biblioteca Nacional – com o gramado, calçada, árvores, alguns ônibus e o Conjunto Nacional ao fundo
(Lat/Long: -15.795052, -47.881230)



(11) Visão Oeste da Rodoviária (Setor A) a partir do gramado, entre árvores e próximo a um bicicletário hoje não mais presente no local (Lat/Long: -15.794116, -47.881619)



(12) Visão Oeste da Rodoviária a partir da calçada com Estação de bicicletas com ciclovía de um lado e calçada do outro junto a uma composição de um gramado seccionado, um sol quase escondido pro uma árvore, entre outras, num diálogo inaudível que perfaz comunicação com a Rodoviária
(Lat/Long: -15.793573, -47.881281)



(13) Visão Oeste da Rodoviária (Setor A e Setor E) a partir da via, novamente, com o sol pedindo passagem e clamando atenção, entre outros detalhes, como pessoas em comunicação com seus celulares (Lat/Long: -15.793468, -47.881603)



(14) Visão Leste da Rodoviária (Setor E e Setor D) a partir da calçada com pessoas conversando e aguardando o momento de acessarem seus ônibus
(Lat/Long: -15.792839, -47.883462)



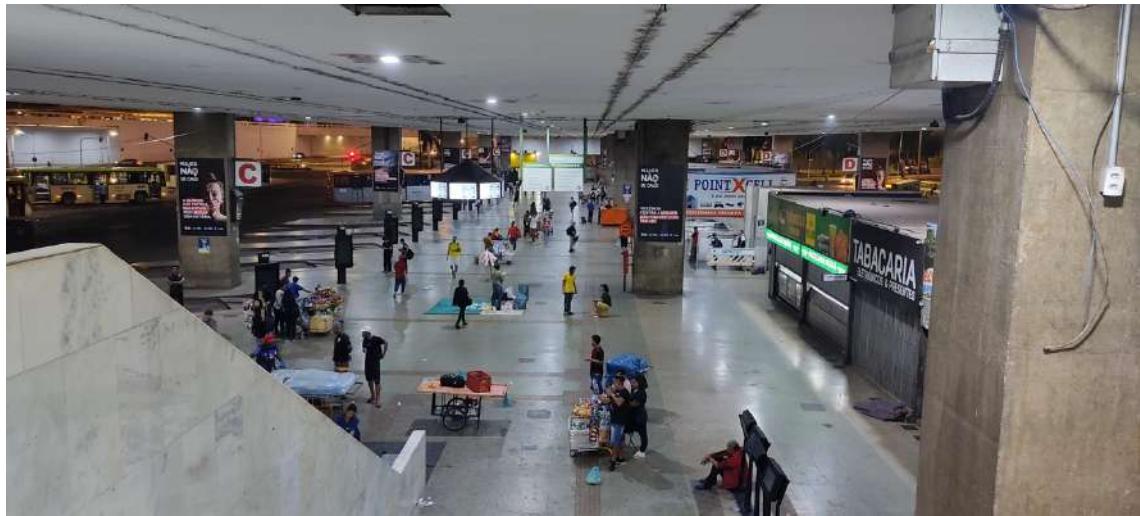
(15) Visão Leste da Rodoviária (Setor D) a partir da calçada com Estação de bicicletas, postes, árvores, gramados, vidros refletindo espaços à Oeste, ônibus, céu e pessoas
(Lat/Long: -15.792656, -47.883885)



(16) Visão Sul da Plataforma Inferior da Rodoviária (Setor C e D) a partir do Mezanino (manhã), num acordar polifônico entre passageiros e os espaços de movimento e pausa de pessoas da Rodoviária (Lat/Long: -15.793226, -47.883091)



(17) Visão Sul da Plataforma Inferior da Rodoviária (Setor C e D) a partir do Mezanino (tarde nublada), preenchida de vontades de ir para diferentes destinos calculados pelo pensar (Lat/Long: -15.793226, -47.883091)



(18) Visão Sul da Plataforma Inferior da Rodoviária (Setor C e D) a partir do Mezanino (a noite) a polifonia das pessoas tende a representar os ensejos de dormir da Rodoviária
(Lat/Long: -15.793226, -47.883091)



(19) Visão Sul da Plataforma Inferior da Rodoviária (Setor A e B) a partir do Mezanino (manhã) num acordar polifônico entre passageiros e os espaços de trânsito da Rodoviária (Lat/Long: -15.793520, -47.882122)



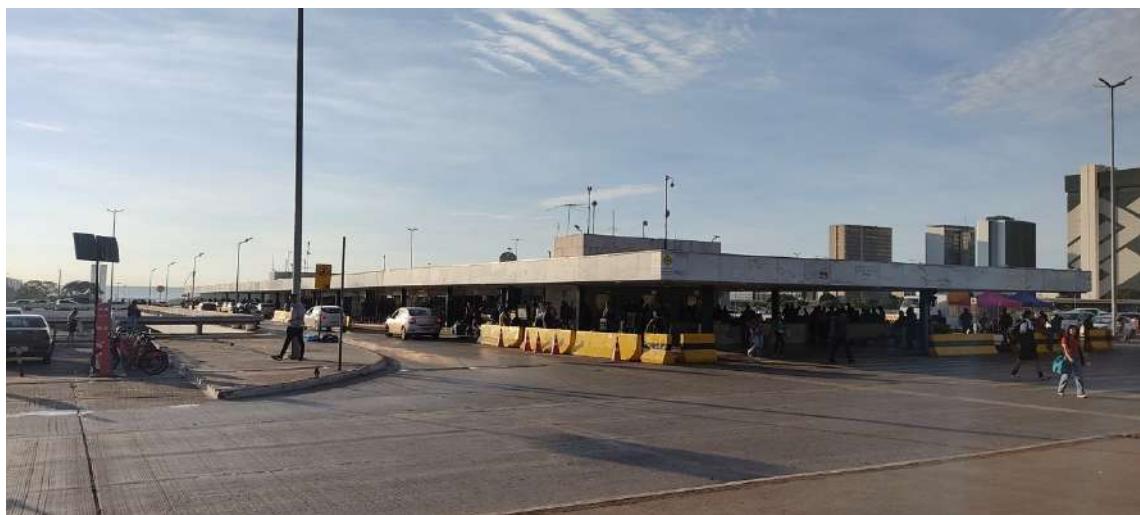
(20) Visão Sul da Plataforma Inferior da Rodoviária (Setor A e B) a partir do Mezanino (tarde nublada) num ritmo de sesta após o almoço (Lat/Long: -15.793520, -47.882122)



(21) Visão Sul da Plataforma Inferior da Rodoviária (Setor A e B) a partir do Mezanino (noite), a Rodoviária também adormece (Lat/Long: -15.793520, -47.882122)



(22) Visão Noroeste da Rodoviária a partir do estacionamento com Estação de bicicletas
em que muitas bicicletas foram alugadas e giram pelo Plano Piloto
(Lat/Long: -15.792972, -47.882984)



(23) Visão Sudeste da Plataforma Superior da Rodoviária a partir de calçada junto a
nuvens em trânsito, o azul celeste, alguns automóveis e bicicletas estacionadas, postes e
concreto do solo artificial e dos edifícios que as lentes captaram
(Lat/Long: -15.792895, -47.883178)

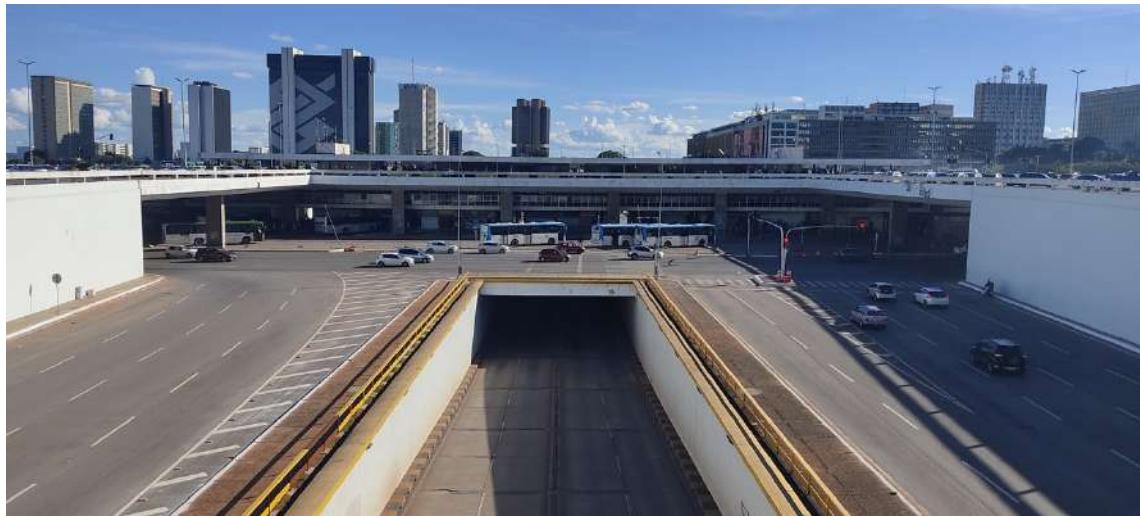


(24) Visão Nordeste da Rodoviária a partir do estacionamento da Plataforma Superior com carrinhos de mercado sem rodas, utilizados por flanelinhas e lavadores de carros para guardarem seus instrumentos de trabalho durante a noite

(Lat/Long: -15.793837, -47.883211)



(25) Visão Norte da Rodoviária a partir de calçada da Plataforma Superior – próximo ao CONIC – com nuvens separando o azul do céu da concretude edilícia, da concretude asfáltica, de seus veículos e das formas do grafite como conjuntas comunicações polifônicas da espacialidade (Lat/Long: -15.795684, -47.883365)



(26) Visão Sul da Rodoviária a partir de calçada da Plataforma Superior – próximo ao Conjunto Nacional e ao Teatro Nacional com mistura de componentes acelerados de formas diversas (Lat/Long: -15.791984, -47.882135)



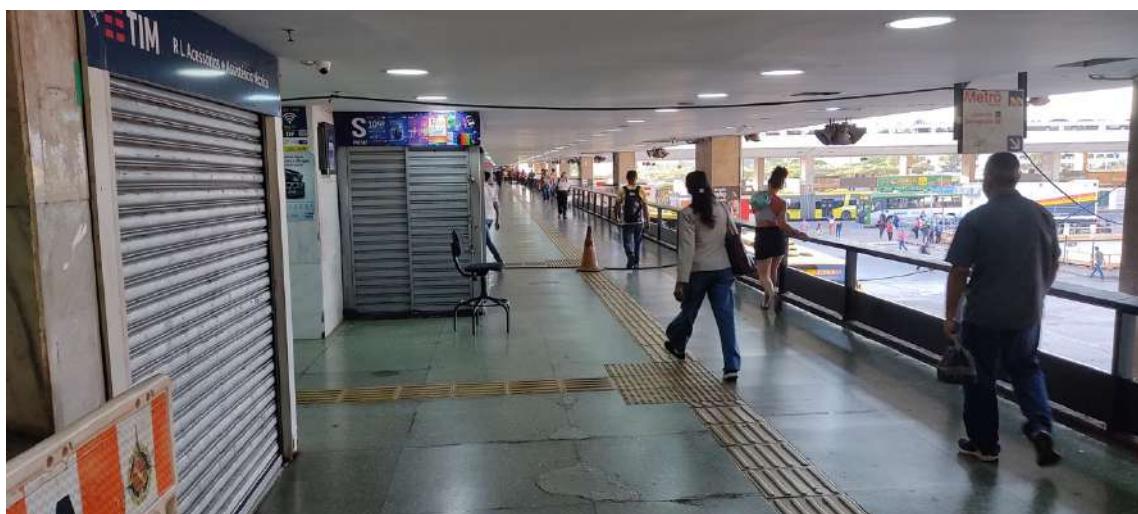
(27-28) Visão Sudeste de desgaste e buraco no Mezanino da Rodoviária do Plano Piloto (2023) (Lat/Long: -15.793287, -47.882979)

Ainda referente à mobilidade urbana, no espaço do Mezanino da Rodoviária entre a Plataforma Inferior e a Plataforma Superior da Rodoviária, bem próximo do piso tátil de PVC para facilitar, por exemplo, o caminhar da pessoa com deficiência visual, existia

uma falha/buraco no piso que podia trazer riscos às pessoas que passavam, principalmente pessoas com dificuldades visuais e de locomoção.

Ninguém (com poder) percebia ou se incomodava com essa falha que crescia por décadas (me lembro dela, bem menor, enquanto fazia física na UnB, de 1996 a 1998). É necessário ocorrer algo sério com alguém “importante” para que a iniciativa se faça? Que busca é essa por uma supermodernidade tão cindida que tamanha desconexão uns com os outros posiciona uns em rotas com raros encontros de irregularidades das vias que utilizam em contraposição àqueles tratados como os outros, menos prezados, menos ouvidos, amordaçados sistematicamente pelo “poder que mata quem não é um deles” – palavras de um dos muitos interlocutores ouvidos nesta pesquisa.

Existirem memórias que não lembram dos passados sórdidos exercidos por uma pretensa modernidade que estabeleceram no passado, e estabelecem, a permissividade de que o mal feito se faça em tantos planos de análise.



(28-27) Visão Leste da correção de desgaste e buraco no Mezanino da Rodoviária do Plano Piloto (2024) (Lat/Long: -15.793287, -47.882979)

Não sei até que ponto as lentes que passaram por lá fotografando tantos ângulos, histórias, memórias, contextos, trânsitos, esforços, hipóteses e expressões fizeram ecoar suas vozes a ponto do defeito apresentado em 2023 (existente ao menos desde 1996-1998) tenha sido corrigido, mesmo que como as correções dos defeitos das calçadas e das vias de trânsito para veículos, motorizados ou não, na verdade, reaparecem logo em seguida de seus “remendos”.

3.2 – Movimentações e diálogos na arquitetura da Rodoviária

Como supracitado muitas foram as pessoas que me apresentaram a Rodoviária do Plano Piloto, alguns comerciários, alguns ambulantes, alguns agentes públicos, alguns seguranças, alguns motoristas, vários dos passageiros e pessoas que circulam por motivos diversos em suas espacialidades multifacetadas. Mas escolheu-se protegê-los, por questões éticas, e por considerar as circunstâncias de disputa política-espacial-comercial-econômica que impõem diversificados graus de conflitos, vulnerabilidades e riscos pessoais/coletivos político-sócio-econômicos.

Todavia, é importante esclarecer que meus trânsitos á pé, ou de bicicleta pela Rodoviária se deram por vários meses, mais de um ano, tanto nas dependências da Plataforma Superior, Mezanino, Plataforma Inferior (até o Túnel rodoviário subterrâneo e as dependências do Metrô – que não eram foco nesta pesquisa), em estacionamentos das plataformas, em áreas lindeiras à rodoviária, em espaços de jardins, em acessos e redondezas da rodoviária, interagindo com a localidade e diversos de seus serviços, inclusive em ônibus, em carros do metrô, caminhando e dialogando com várias pessoas na rodoviária e em suas proximidades, de fato me perdendo e me encontrando (muitas vezes) em suas variadas e amplas dependências.

De diversas misturas pela busca de se manter a sobrevivência os ambulantes disputam espaços uns com os outros de modo a que as passagens das pessoas sejam normalmente dificultadas por quem frequente a localidade, principalmente, em horários de pico de movimentação pelos arranjos por vezes muito colados, por eles estabelecidos, ao mesmo tempo trazendo estranhamento entre as pessoas que frequentem a Rodoviária raramente, ou em horários extremos (do início da manhã e do final da tarde e início da noite), ou quando existam disputas de uso discursivo espaciais, que muitas vezes trouxeram confrontos entre as atividades de fiscalização e o comércio irregular.



(29) Mesas e tapumes em bases de madeira com múltiplas fontes vegetais (entre os Setores A e B)

De diversas misturas na busca pela sobrevivência os ambulantes disputam espaços com a retirada gradual, em algumas semanas, das barreiras plásticas para sinalização de trânsito utilizados na organização das filas no acesso aos BRT's, numa certa organização comunicativa que também faz parte da polifonia da Rodoviária utilizada também para fugir da fiscalização que se faz com o intuito de conseguirem vender seus produtos em áreas de grande confluência de pessoas, como é o caso da Plataforma Inferior da Rodoviária (setor F), fato corroborado pela pesquisa de Mafra quanto à organização de ambulantes (MAFRA, 2008A).



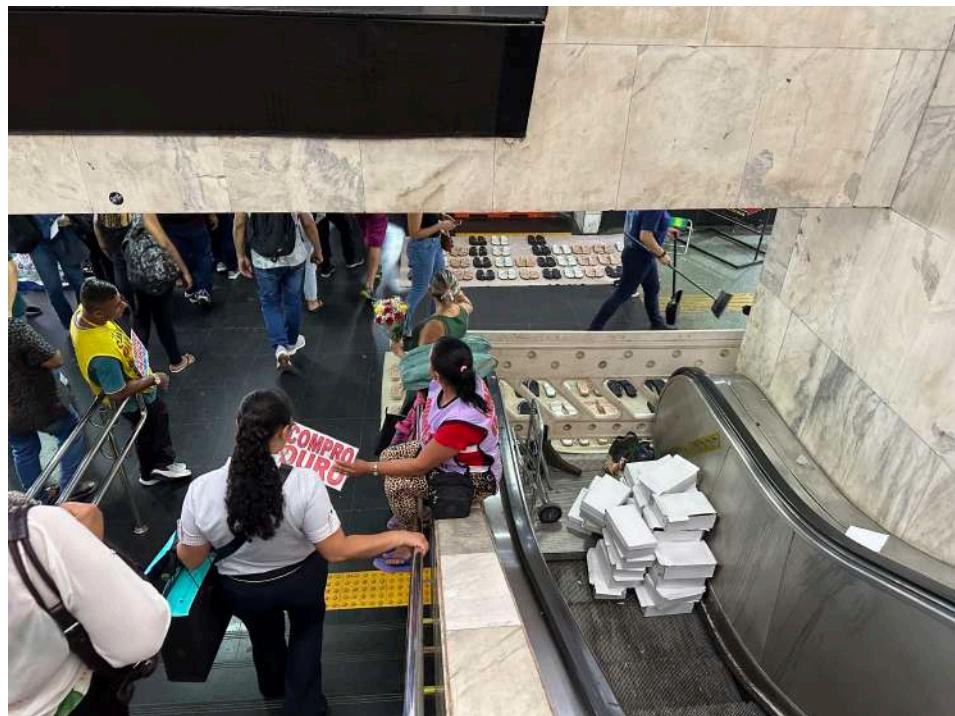
(30) Barreiras plásticas de sinalização de trânsito na área do BRT

Exatamente neste “Setor F”, local onde os BRT’s estacionam motoristas apontam existir grandes riscos de atropelamento àqueles que aguardam os ônibus.

Nas disputas de espaços comerciais entre as barreiras plásticas e o espaço para as filas para os BRT’s, relatado por alguns motoristas: “os passageiros na fila se colocam em risco (e são posicionados a este risco – adendo do autor) de, na chegada dos BRT’s, estarem em contato direto com os ônibus nas finalização de sua manobra de estacionamento em marcha ré, fato que, somado às pessoas da fila estarem muito próximas, às vezes até empurrando umas às outras, alguém cair atrás ou lateralmente ao veículo coletivo é um perigo”, ou seja, risco constante e presente na localidade.

Por alguns não terem o acesso e a segurança que os boxes e as lojas proporcionam alguns ambulantes fazem de depósitos temporários das caixas de seus produtos as escadas

rolantes quebradas (que ladeiam o grande fluxo de pessoas que usam as escadas de alvenaria, concreto e acabamentos).



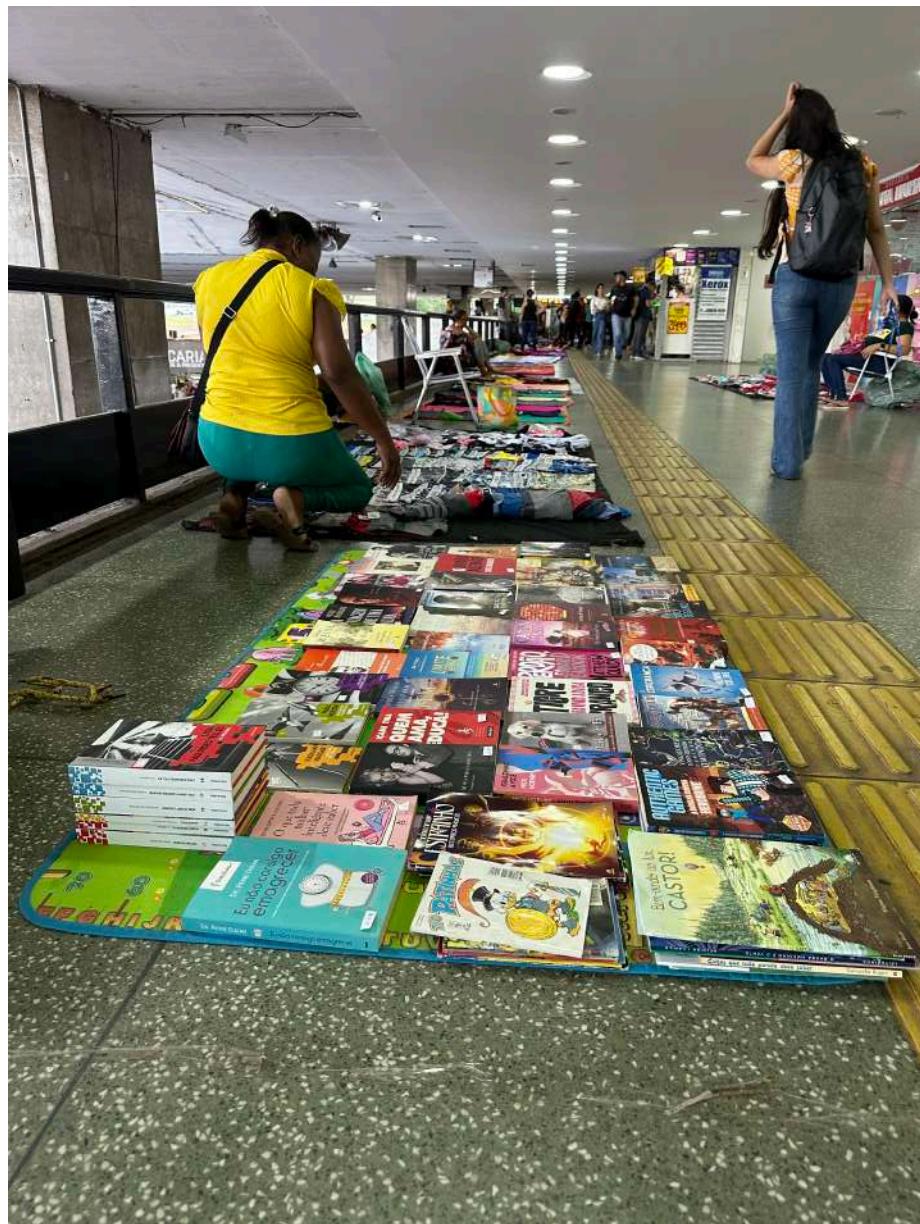
(31) Escada rolante quebrada da Rodoviária do Plano Piloto,
entre a Plataforma superior e o Mezanino



(32) Mostruário de produtos no chão da “Rodô”, no Mezanino

Do mesmo uso do espaço do “depósito”, do outro lado da sinalização policial de trânsito de plástico, um pedaço de tecido colocado ao solo se torna mostruário de produtos para os passageiros que transitam pela Rodoviária. Seria esse um lugar para quem está ali sentada? Possivelmente, não. Ao menos é o que expressa sua comunicação não-verbal.

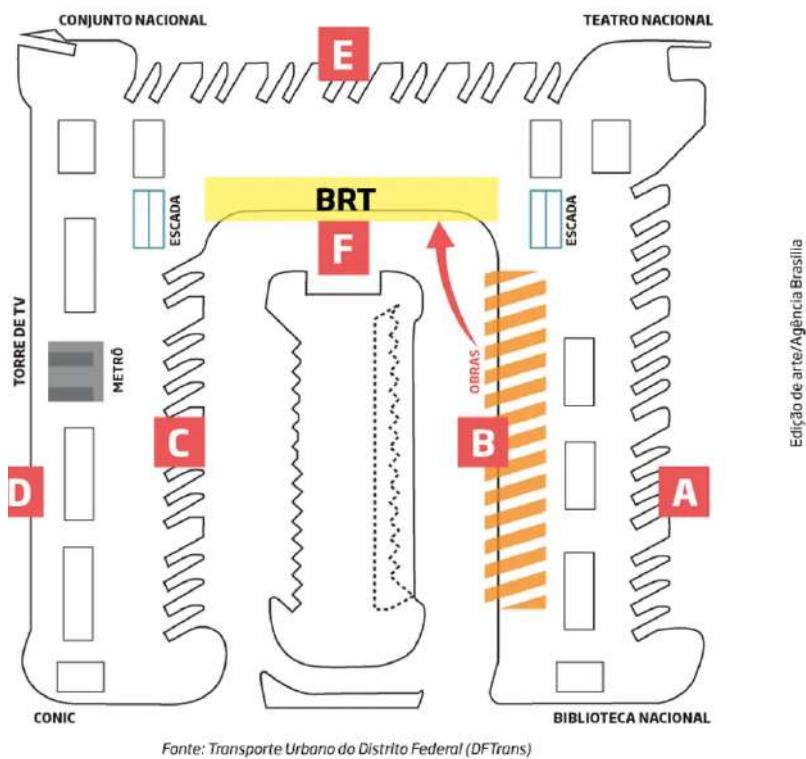
Noutros lugares da Rodoviária, como o Mezanino (entre o Piso Superior e o Inferior), esteiras são estendidas para produtos diversos expostos sobre o piso.



(33) Livros, revistas e roupas íntimas, passos, comércios, luzes, e pessoas se intercomunicam no mezanino

3.3 – A Rodoviária com C? Formas, Organizações e “C”entralidades

Seria a Rodoviária um desdobramento dos espaços arejados e das distâncias entre as localidades da Capital Federal? Ou Brasília seria um desdobramento da centralidade geográfica, de trânsito e polifônica do projeto e da dinamicidade da Rodoviária? É um movimento nos dois sentidos. De forma pragmática sua centralidade geográfica ressonante com sua forma em “C” como uma boca sempre aberta, “Comunicante”, com informações que transitam, adentram e ecoam em sua caixa ressonante, com seu aspecto Polifônico, ecoa de todos os seus passageiros entre os que nela permanecem de forma própria, particular, de seus olhares, histórias e perspectivas, insubstituíveis e únicos.



Este mesmo formato em “C” observado da Plataforma inferior da Rodoviária (como uma nota Dó bemol, mas um bemol que contém a si uma língua presa por disputas de interesses privados e misturas diversas) teoricamente faria uma considerável “Comunicação” dos modais de transporte público e da mobilidade urbana do DF que também se aglutina à engenharia civil, à arquitetura e às polifonias que ressoam com um segundo “C” (como um Dó maior) sobreposto na Plataforma Superior da Rodoviária que abre diálogo direto com o CONIC.

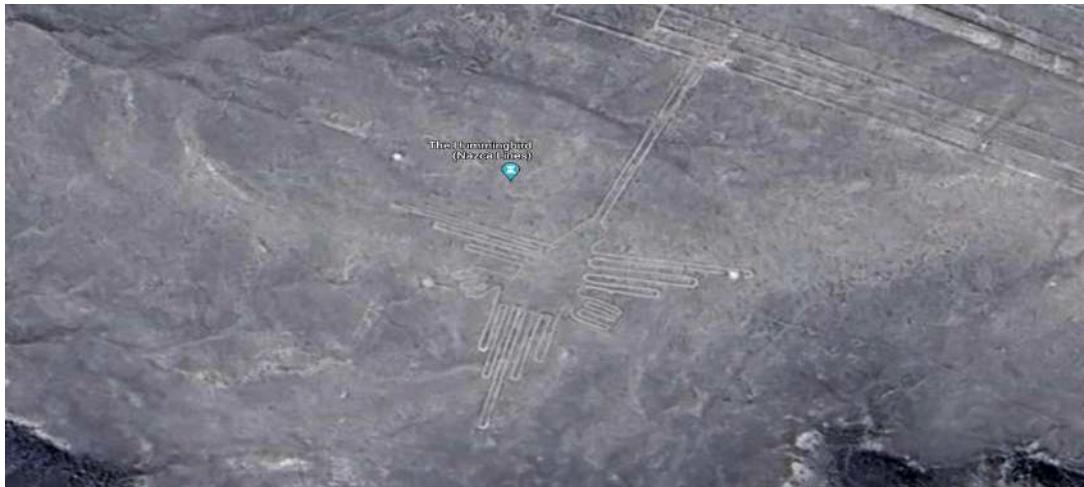
Um terceiro “C” (como um Dó sustenido, ou um Ré bemol) abre “Comunicação” multivocal com o “Comércio” do Conjunto Nacional a sua esquerda, e com a “Cultura” do Teatro Nacional a sua direita.

Das alturas estes três “C”s perfazem um grande H, parecido com um diapasão, que como dois “C”s, equiparados a dois ouvidos ou bocas se comunicam e ressoam em todas as direções, com múltiplas percepções e vocalizações advindas das bases do nascimento da Capital, num suposto alcance à religiosidade da Catedral, à administração pública da Esplanada dos Ministérios, chegando ao Governo Federal e do DF, à Justiça e àqueles que definem as normas e as leis no Legislativo Federal.

Muito diferente do que se possa imaginar a analogia apresentada da Rodoviária em relação a sua forma em “C” não é mero acaso “Central Comunicativo”. Suas relações comunicativas polifônicas, que expressam ser ao mesmo tempo, um lugar e um não-lugar criourbanizado para ser protegido, na verdade trouxe vulnerabilidades aos pressupostos que a deram origem por Lúcio Costa, aos interesses públicos do espaço público em tela que deveriam ser incorruptíveis, aos transeuntes, moradores, passageiros, motoristas, comerciantes, ambulantes que se inter-relacionam com a Rodoviária do P.P. de Brasília em seu potencial de comunicação interacional pública de múltiplas formas por suas espacialidades tanto internamente quanto às pessoas que nela interagem quanto por suas interações com sua circunvizinhança e suas externalidades sistêmicas.

Este mesmo poder de levar sua potente e multiplicada voz a seu Leste onde se encontra o Mastro da Bandeira, hasteada a 100m, é levado também a Oeste num ressoar com a Torre de TV analógica equilibrada em seu ápice de 230m (comunicação hoje comercializada e vocalizada pela TV Digital), que junto à “feira da torre” apresentava e ainda apresenta um pouco da história, da culinária, da cultura e da arte brasileira, numa analogia lenta em comparação com a digitalização em ultra aceleração (hoje, no Brasil, com o 5G).

A intersecção que no início do planejamento de Brasília marcava o encontro entre o eixo rodoviário e o eixo monumental seria o X de uma questão que responderia a si mesma pelos ruídos das maquinarias, caminhões e trabalhos da construção da metrópole que de seus atuais desdobramentos cada vez mais polifônicos decorrentes da abertura de suas asas com a atual envergadura de um bólido voador ainda inexistente ou de um grande pássaro como também é marcado do alto a forma do beija-flor de Nazca, no Peru.



Fonte: Google Maps (Lat/Long: -14.692102, -75.148854)

Quanto às formas e imagens que se apresentam na Rodoviária, com teor comunicativo publicitário, a própria “C”idade afina e é afinada pelo seu ponto “C”entral rodoviário. Cada uma reverbera com o movimento, a velocidade, a aceleração, a frequência, por vezes lugar, por vezes não-lugar, que posicionam consciências em seus “C”entros físicos, ou noutro ambiente devido à tensão que a velocidade cada vez mais alta aproxima, inclusive esvaziando as distâncias, os deslocamentos, as viagens quando elas, cada vez mais, tendem a ser o local de partida e o local de chegada, sem a observação e a apreciação das riquezas da mobilidade, do ambiente e das pessoas que as perfazem, em diferentes trajetos (todos únicos), mesmo que as velocidades e as acelerações tendam a homogeneizá-los.

A Rodoviária, com sua “C”entralidade arquitetônico-social de mobilidade, de comunicação, geográfica, de política, de comércio e de vida diferenciada e plural é um espelho de Brasília, assim como a Capital Federal flui com o ritmo e o pulsar da Rodoviária, como o centro do sistema “C”irculatório da “C”idade.

Desconsiderando o potencial comunicativo/comercial com fundamentações públicas da Rodoviária (para todos), inclusive desconsiderando sua linguagem essencialmente pública e girando em 90º sua posição original, há o movimento de dobrar o público em benefício de uma comunicação (em amplo sentido) privatizada, lucrativa, de reorientar (na verdade desorientar) o bem público (a Rodoviária, inclusive Brasília e o Distrito Federal) para usufruto do interesse privado.



Fonte: Fluxo Mídea (Kit comercial - 2019)

São 107 telas (monitores de 40") e 3 telões (com monitores que somam 140") a trazerem a continuidade de prazer efêmero aos usuários da rodoviária que as televisões e os computadores em suas casas proporcionam.



Fonte: Fluxo Mídea (Kit comercial - 2019)

No caso, ninguém precisa expor sua tela portátil de prazer tendo o risco de vê-la sendo levada por alguém mais carente de prazer que ele. Sua dosagem de luz de tela continua guarnecidida enquanto outras telas oferecem o conforto necessário é visto como vantajoso por muitos usuários destas telas que circulam pela Rodô.



Fonte: Fluxo Mídea (Kit comercial - 2019)

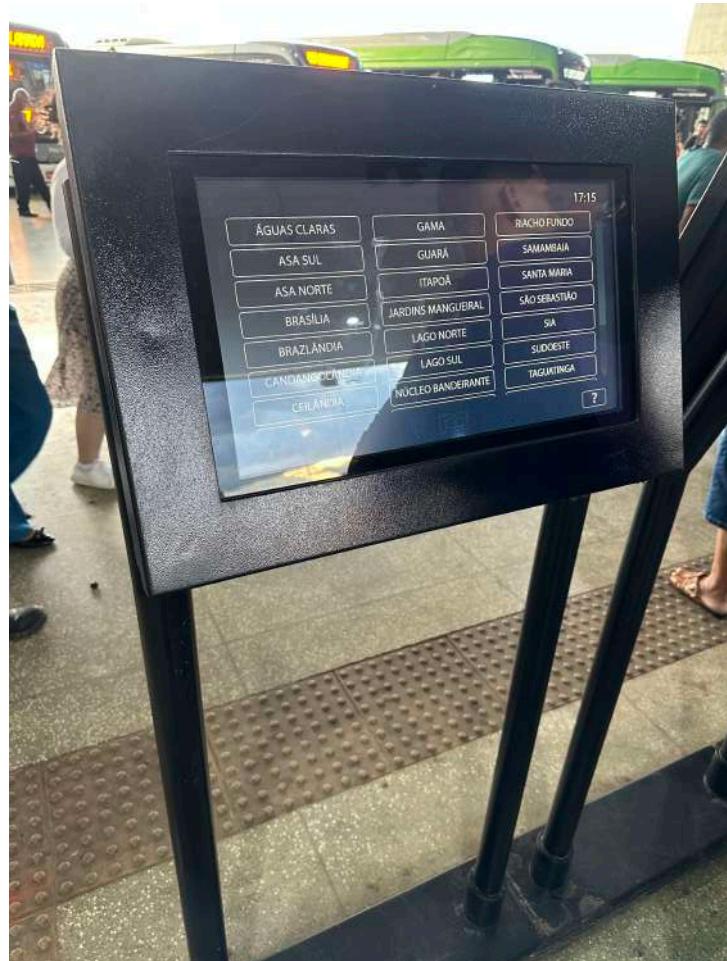
Mas há um grande risco nisso, principalmente onde estão os telões (nas três áreas de escadarias), entre a Plataforma Superior da Rodoviária e o Mezanino e entre a Plataforma Inferior da Rodoviária e a Plataforma Subterrânea de acesso ao metrô.

Quedas. Pois a atenção centrada pelo prazer já proporcionou alguns acidentes do não-lugar da supermodernidade, que inclusive colocou em riscos de quedas pelas escadarias malas e bicicletas e seus objetificados “acompanhantes”. Não a toa algumas destas telas posicionadas de frente às escadarias passaram a ficar desligadas.

Fontes de atenção e prazer polifônicos da supermodernidade (que negam o comércio exercido na própria Rodoviária) estas telas passam publicidades cíclicas de interesse comerciais como lanchonetes (com combos voltado ao público infantil atrelado a desenhos do cinema); vacina contra a COVID-19; canal de acesso a Jornais; roupas; show em estádio do DF; imóveis novos; produtos do lar, horóscopo, notícias jornalísticas de temas diversos, refrigerantes, filme no cinema, notícias jornalísticas de outra fonte de notícias com temas diversos, propaganda de vestibular, notícias jornalísticas de uma terceira fonte de notícias com temas diversos, academia de ginástica, perfume (de olho no natal), clima em Brasília, Faculdade, telefonia, móveis (também com apelo natalino), e Instruções de acesso e uso dos 12 totens posicionados próximos às escadarias da Plataforma Inferior da Rodoviária para aprender a “como pegar um ônibus”, como o abaixo apresentado.

Muitos dos objetos publicitários se referiam a produtos e serviços apartados da Rodoviária. Ou seja, as telas negavam a própria Rodoviária, o que ela oferecia, introjetando nas mentalidades circulantes, de forma subconsciente, que o que ali era

oferecido não era suficiente, eram produtos e serviços indesejáveis, que o ideal estava fora dali e que pelas permissividade caótica do poder público quanto à Rodoviária, construiu-se propositalmente uma conjuntura que moldou o pensamento social de que era necessário privatizar para melhorar a Rodoviária do Plano Piloto.



Totem informacional quanto às linhas de ônibus

Num reforço, o uso de telas por totens apresentou que telas traziam melhorias ao transporte e que o que nelas estava contido (numa relação com os telões) era a chave para melhorias. Estruturações enganosas posicionaram pessoas a defenderem aquilo que as prejudicariam sem que elas percebessem.

Numa mistura de intenções de vida comercial muitas lojas e boxes fazem uma disputa polifônica moderna em posição desvantajosa no ambiente rodoviário (com recursos de uma modernidade em diferentes graus de tentativas adaptativas pela pressão da supermodernidade), muitas inclusive expondo propagandas alheias a sua identidade mais ou menos relacionadas com seus nichos de mercado identificáveis ou pelo nome

escolhido para a fachada (se desconsiderará outras informações da fachada que fazem referência ao nicho de mercado e produtos do estabelecimento, por uma escolha metodológica), enquanto outras propagandas se relacionam à identidade da pessoa jurídica, em suas fachadas de loja/box.

Para facilitar o entendimento: informações relevantes observadas foram colocadas entre colchetes e os temas das publicidades de terceiros das fachadas foram colocadas entre parênteses, numa ordem numérico-alfabética:

[sem qualquer nome ou faixada, comercializando calçados]; [sem nome, mas com fachada existente, comercializa artigos para presentes] (bandeiras de cartão de crédito); **3 Irmãos Conveniências** (doces); **ABDV Acessórios – associação brasiliense de deficientes visuais** (operadora de telefonia); **Açaí Pão de Queijo** (alimento); **Açaí Sorvete; Acessórios - Assistência Técnica; Administração da Rodoviária** [gestão da rodoviária]; **AllTech Celulares e Acessórios; Amazônia Inter Turismo; Anjos da Guarda; Aritana; Assis Novidades; AURB/DF – Associação dos Usuários da Rodoviária de Brasília** (saúde); **Banca Rodoviária** (operadora de telefonia); **Baratão dos Calçados; Barbearia Expresso Unissex; Blumenau Celulares; Boa Viagem; Brasília Magazine; BRB Mobilidade; Buriti Lanches, Açaí & Pão de Queijo; Café Brasília; Café Central; Casa das Vitaminas e Salgados** (bebida quente); **Churros da Odete; CIDACell Acessórios; Cine Foto Rápido; Cinefoto Alves; Coquetel Lanches** (refrigerante); **Delícia de Churros; Digital Celulares** (aparelhos eletrônicos e bandeiras de cartão de crédito); **Doce Doçura; Dona Biju; Drogaria Metrópole; Drogaria Santa Marta; Drogasil; Eletrônicos Brasiliana.com** acessórios; **Esplanada Lanches e Refeições** (operadora de telefonia); **Estação Celular; Estação da Beleza; Estylo Moda; Expresso Espírito Santo** [com jornais tampando as cidades destino, pois o box está fechado]; **Fashion Biju; Fique Rico Loterias; Flávia Novidades; Foto Lima; Foto União; Giro Carioca; Hermanitos** (doces); **Isa Presentes; JK Conveniências; JM Lanches; Joildo Importados** (equipamento de som); **Jovem Turismo; JPE Bahia Relojoeiro** [o comércio deste local mudou para roupas femininas sem a mudança da fachada]; **Lanches Pilar; Lanchonete Polifrutas; Lanchonete X Tudo Brasil; Leão de Judá Viação** [havia uma folha de papel A4 colada no portal fechado com o teor: todos Horários Suspensos]; **L&L Presentes; Livraria da Rodoviária; Loteria Fila da Sorte; Lotérica Serra Pelada; LT - LordTech; Lua de Cristal Variedades** (operadora de telefonia); **Mac's Eletronicos** (operadora de telefonia); **Mac s Tapioca; Magazine Bsb**

Jeans; Mania do Corpo; Mar del Plata; MD Center; Merkado Acessórios, Assistência Técnica; **Mobile Celular** (aparelhos eletrônicos); **Naturanja** (refrigerante); **Noy Presentes** (operadora de telefonia); **Outlet Vip**; **Pão de Queijo Caipira; Papelaria Papirus**; **Passe Livre Interestadual** [havia meia folha de papel A4 com o redirecionamento: passe livre no na hora da rodoviária]; **Pastelaria Viçosa; Piracicabana; PointXcell; Projeto Cultura no Ônibus** [empréstimos de livros], (incentivo à cultura); **Rei do Celular; Restaurante Alvorada; Restaurante Itapuã; RL – Acessórios e Assistência Técnica** (operadora de telefonia); **Rodo Ótica** (fornecedoras de lentes); **Rodoburguer** (bandeiras de cartão de crédito); **Sacolão do Povo – [PAI - Programa de Abastecimento Integrado – GDF – Secretaria de agricultura, CEASA – DF]; Sarah; Sétima Rosa; Só Cosméticos** (cosmético); **Sódigital Celular** (aparelhos eletrônicos); **Subway; T & K; Tabacaria Brasiliiana.com; Tabacaria Eletrônicos e Presentes; TCB – [Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda]; Tectel Celular** (operadora de telefonia); **Top Bijoux; UPLife Celulares e Acessórios** (aparelhos eletrônicos e sistema operacional); **Veredas – Lanchonete e Conveniência** (operadora de telefonia); e **Xmartcell e Acessórios** (marca de aparelho telefônico e sistema operacional).

Numa perspectiva polifônica de um não-lugar algumas fachadas não têm nome (uma destas nem fachada), e das que apresentam fachadas muitas tem uma identidade visual que não condiz com o intuito comercial por não alcançarem uma expressão da própria identidade comercial (é possível que exista alguma relação com questões pessoais quanto à identidade do comerciante).

Ao mesmo tempo, inexistiram interações públicas em prol de trazer solidez para os comércios preexistentes. Muito pelo contrário. Pelos relatos de vários comerciantes eles eram colocados pela própria administração da Rodoviária em situações de vulnerabilidade comercial, estrutural quanto à Rodoviária, quanto à ambulantes, quanto às permissividades quanto às diferentes violências que ocorriam na localidade que prejudicavam, em várias instâncias, quanto à segurança, à visibilidade, à sustentabilidade econômica, financeira e comercial; fatos que minavam os comércios familiares que existiam na Rodoviária por décadas.

Algumas das fachadas apresentam a identidade (o nome) do proprietário (ou da organização deles), outras do sobrenome da família e outras um desejo pessoal de alcance colocadas no nome da fachada. Noutros casos o letreiro se fez por experiências da própria

vida, seja de origem regional, seja de reconhecimento pela própria vida (informações apresentadas pelos próprios comerciantes).

Um padrão comercial de alguns destes box/lojas é de no nome do estabelecimento já incutir no leitor da fachada a intenção de alcançar um sonho determinado (como as lotéricas). Algumas escolhas de nome também se fizeram por questões religiosas, enquanto outras se fizeram por alinhamento meramente comercial, entre outros motes.

Todavia, por tudo apresentado até aqui, centralidades comunicativas externas à Rodoviária movimentam-se contra o que era centrado no interesse público, por vezes até utilizando de espaços dos poderes públicos, para uma centralização e comunicações cada vez mais privadas, inclusive na direção da privatização, de forma contraposta aos comerciantes dos boxes, das lojas, ambulantes e até contra a liberdade de trânsito, de pessoas com malas médias/grandes, pessoas caminhando ladeadas por suas bicicletas, pessoas sem residência que moram na rua etc., inclusive pela exploração e tendência de supervalorização do espaço, não por seus pressupostos públicos, mas pelas tergiversações privadas quanto ao que é originalmente e essencialmente público, tornando mais cara, e até inacessível o estacionamento, a chegada à rodoviária, e inclusive produtos e serviços correlatos ao centro rodoviário do Plano Piloto.

3.4 – Os ônibus

De informações precisas solicitadas pelas vias oficiais encaminhada via Sistema Eletrônico de Informações (SEI) à Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana do Distrito Federal – SEMOB/DF recebeu-se um link de acesso com informações insuficientes quanto ao assunto solicitado e informações sobre arrecadações financeiras (sendo estas informações não demandadas pelo documento via SEI).

Se houve ou não alguma falha atinente a Lei de Acesso à Informação – LAI – que no caso do DF foi regulamentada pela Lei Distrital nº 4.990, de 12 de dezembro de 2012, não utilizarei este espaço de pesquisa para denunciar nem vou me delongar muito sobre esse assunto, mas é interessante compartilhar a dificuldade que um usuário qualquer muito possivelmente teria.

É de extrema relevância ter clareza da dificuldade populacional ao acesso à informação pública em certos círculos.

Em suma, decorrente do padrão de informações oferecidos escolheu-se dar ênfase, neste estudo, a outros assuntos atrelados à Rodoviária. Nada que faça o tema ser deixado de lado. Inclusive há alguns pontos interessantes a trazer.

De uma perspectiva contextual a organização quanto às empresas que participam da disponibilização do Serviço de Transporte Público Coletivo do DF (STPC/DF) é operada em dois modais, o rodoviário e o metroviário (SEMOB/DF, 2023B).

Na modalidade rodoviária, há a operação do serviço Básico – efetuadas por empresas concessionárias e cooperativas – e do serviço Complementar – de âmbito rural e executivo, todas atuantes no DF por meio de concessão pública estabelecida por processo de licitação (SEMOB/DF, 2023B).

No serviço Básico, a operação dos ônibus é distribuída em cinco bacias (SEMOB/DF, 2023B):

A Bacia 1 se refere à Viação Piracicabana que atende Brasília, Cruzeiro, Lago Norte, Planaltina Sobradinho e Varjão (SEMOB/DF, 2023B);

A segunda Bacia é relacionada à Viação Pioneira que abrange Candangolândia, (Epiá), Gama, Itapoã, Jardim Botânico, Paranoá, Park Way, Santa Maria e São Sebastião (SEMOB/DF, 2023B);

A Bacia 3 se vincula à Viação HP-ITA (Urbi) que abarca Núcleo Bandeirante, Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II e Samambaia (SEMOB/DF, 2023B);

Na quarta Bacia 4 a Viação Marechal contempla Águas Claras, Ceilândia, Guará, Park Way (Arriqueiras) e Taguatinga (ao sul da Hélio Prates) (SEMOB/DF, 2023B);

Da quinta e última Bacia a Expresso São José oferece o transporte público para Brazlândia, Ceilândia Norte, Estrutural, SAAN, SAI, SOF Norte, Taguatinga (ao norte da Hélio Prates – M Norte) e Vicente Pires (SEMOB/DF, 2023B).

O STPC/DF também conta com a Sociedade de Transporte Coletivo de Brasília (TCB) – empresa pública com operação no Plano Piloto, com algumas linhas rurais e no serviço executivo (SEMOB/DF, 2023B).

Existe ainda a cooperativa Cobrataete que se responsabiliza por linhas alimentadoras e que operam nas cidades satélites (SEMOB/DF, 2023B).

Do Sistema de Ônibus Semi Urbano – do Entorno do DF (Águas Lindas, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás I e Valparaíso de Goiás II) saem em torno de 19.349 viagens de ônibus por mês da Rodoviária, enquanto que do “Sistema de Transporte Público Coletivo” de Ônibus

Urbano no DF – STPC/DF saem em torno de 173.704 viagens de ônibus por mês da Rodoviária (SEMOB/DF, 2023B).

Há algo em torno de 60 áreas com baias de estacionamento de ônibus entre as Alas B, C, D e F, sendo as ALAS de estacionamento A (para linhas com muito usuários em certos momentos de pico) e a E (utilizada para o BRT) áreas para estacionamento sem baias com exata separação.

Várias empresas oferecendo seus serviços, o que deveria se refletir com serviços de qualidade, mas dos diálogos com os usuários nenhum utilizou de sua palavra para elogiar o serviço de transporte público rodoviário do DF relacionado à Rodoviária do Plano Piloto.

Em alguns dos muitos diálogos com usuários da Rodoviária, informações como a desta usuária que trabalha na Rodoviária: “Eu, moradora do Vicente Pires, tenho o privilégio de vir de carro, pois a situação do transporte de lá tá precária. É um lugar que, em termos de locomoção, está difícil.” ... “Aqui em Brasília as pessoas não têm essa cultura de respeitar, sabe, as pessoas mais velhas, ou não.” ... “Tudo isso é relacionado à desigualdade social e a má influência de governantes irresponsáveis, que estão jogando a população dentro das valas. É triste viu. Onde vamos para desse jeito?!” ... “A fonte de todo o problema (...) Está ali” – (aponta ela nas direções dos governos do DF e o Federal).”

De outra conversa: “A gente de uma classe mais baixa se sente humilhado porque pagamos caro por um transporte que não tem qualidade” ... “Já presenciei isso várias vezes. Um transporte que era para funcionar e não funciona.”

De outra usuária dos ônibus ela contou que, no mesmo dia, pouco antes de nossa conversa (ainda numa parada de ônibus da W3 Sul), se sentira desrespeitada por um motorista, o qual não quis responder uma pergunta dela sobre a direção do ônibus (se ia para a Rodoviária ou não), e discutiu com ela por isso.

Ela imagina que qualquer situação diferente, com pessoa diferente, seria diferente. “Tipo eu, mulher preta, de família de baixa renda, então, qualquer coisa que seja diferente do que vai para o outro, para mim é desigualdade.”

De outra conversa um condutor de ônibus atento ao comportamento de pedestres e condutores de ônibus da Rodoviária contou que “A área de estacionamento do (ônibus) BRT é improvisada. O ônibus é muito grande para estacionar na ala “F” sem ter que dar a ré. As pessoas desesperadas já ficam empurrando o ônibus para entrar quando o motorista está dando ré para entrar logo. Amontoa um monte de gente para entrar

dificultando que as pessoas saiam do ônibus. O que piora pois há um grande desnível para as pessoas saírem, com riscos de queda, principalmente para idosos e deficientes.”

A velocidade da supermodernidade se apresenta às vezes, entre motoristas e pedestres, mesmo em baixas velocidades, fato que traz riscos às partes.

Em conversação com uma pessoa idosa ela, ao contar sua história, disse sobre sua experiência nos ônibus: “Eu já tenho 60 anos. Tem aquelas cadeiras amarelas para as pessoas mais velhas, né?! Os mais novos sentam nessas cadeiras, aí eu olho assim, e tem gente que pede. Eu não vou pedir não. Eu sento no chão. E vou. Isso é respeito pelos mais velhos?” (Ela inclusive acrescenta que não vê uma direção para solução desse tipo de violência e da desigualdade social que está aí, inclusive no uso do transporte público).

Numa outra conversa um outro motorista da Rodoviária se expressa, indignado, numa espécie de desabafo: “_Não entendo o que acontece na cabeça deles (relata um motorista sobre outros motoristas que como ele atuam não “ala E”) que chegam a colocar 60km/h na (área de estacionamento da) rodoviária.”

O que falta para que a competitividade não seja o mote das ações humanas, das ações que vilipendiam a própria humanidade?

Das teorias apresentadas as pessoas que utilizam os ônibus se sentem excluídas, rejeitadas, menosprezadas... Muito possivelmente, pelo que eles mesmo expressaram, os motoristas e cobradores assim também se sintam. E pela tentativa de serem reconhecidos (mesmo que por um instante) alguns são capazes de diferentes práticas em trânsito.

Em suas agregações à Polifonia espacial da Rodoviária, para alguns, por vezes é um alívio ao chegarem em seu destino; enquanto que para outros seria apenas uma continuidade da penúria do percurso. Assim sendo, a Rodoviária seria um lugar e um não-lugar. Muitas delas se sentem deslocadas, infelizes, inseguras e em risco constante na Rodoviária. Para alguns é como sair de um navio a balançar nos mares e chegar em terra firme. Para outros é a sensação da continuidade sofrida de cada dia. Para alguns destes, depois de tudo, ainda existe a volta para casa.

Como afirmaram motoristas “o que interessa para as empresas é o lucro, inclusive na aquisição de veículos mais novos pelo sistema que eles têm que consome menos combustível, mas traz mais insegurança e riscos na condução do ônibus caso o motorista não esteja muito acostumado.” ... “um risco disso está que quando uma empresa contrata um motorista novo coloca ele para rodar num veículo novo desse por uma semana e já manda ele para a rua” ... “mas ele ainda não tem condição de dirigir um ônibus desse com segurança na pista! É impossível!” ... “É loucura...”.

3.5 – Os metrôs

Numa relativa conexão ao contato com os trens apresentada por Augé ao descrever suas experiências com o metrô, principalmente o francês, da similitude que há entre o entrecruzamento das linhas das mãos e o das linhas do metrô, num paralelo com os cruzamentos que ocorrem entre as linhas das vidas e as linhas das memórias de cada um que não se cruzam de fato – pois até fingem se ignorarem – por às vezes estarem com foco onde não estão ou em maximizar o próprio movimento para acessar, sair ou garantir um lugar dentro do vagão, e/ou descanso perante seu trajeto na plataforma e no metrô, que coloca em cena na memória outras experiências vividas (AUGÉ, Marc. 1998A), meus iniciais contatos com os trilhos se fizeram ainda na infância em viagens de trem após os términos escolares anuais com meu pai.

Com saídas e chegadas na antiga rodovia ferroviária de Brasília íamos para Campinas-SP e de lá pegávamos um ônibus para finalizar o trajeto de ida até Ouro Fino-MG. Muitas boas lembranças tenho destas aventuras de férias que se iniciavam pela sigla RFFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, e passavam por cenários deslumbrantes, dormindo no beliche inferior num dos vagões dormitórios, refeições no vagão restaurante, com paradas esperadas por um ano, movidas pela força das locomotivas diesel-elétricas e seus sons únicos ao rodar/girar sobre os trilhos conjugados aos sons da natureza.

Hoje, no entanto, não é mais possível fazer essa, e outras tantas rotas, pois esse modal ferroviário, como existia, foi extinto em 2007. Todavia, Brasília aglutinou como possibilidade a seus modais de transporte da vida diária as viagens de metrô, inauguradas em 31 de março de 2001.

Neste ponto é interessante fazer uma breve distinção, importante à discussão, entre trens e metrô. Nos trilhos de trem existiam privilégios criados à primeira classe (de ricos em suas férias ou negócios), enquanto a terceira classe era oferecida aos pobres, obrigados a usá-la todos os dias (ILLICH, 2006, p. 343). Nos metrôs, à princípio, inexistem tais diferenciações. Classes sociais, raças, sexos (e gêneros), graus de intelectualidades, entre outros, não diferenciam o uso do espaço em seus ambientes, com exceções definidas em lei para pessoas em condição especial que carecem de maior cuidado (gravidez, deficiência física, idosos) e convenções, por exemplo, sobre bicicletas.

Assim sendo, em fluxos quanto ao metrô, ao chegar do conjunto de 4 vagões (4 carros que totalizam a capacidade de até 1356 usuários por deslocamento) à Estação Central do metrô subterrâneo da Rodoviária do Plano Piloto ou para dele se deslocar após descer da Plataforma Inferior da Rodoviária ao subsolo (pelos escadarias que se encontram entre as Plataformas C e D da Rodoviária) chegando, lá na frente, à visão dos trilhos para aguardar o conjunto de vagões do tronco metroviário que se inicia na Rodoviária e se bifurca na estação Águas Claras por um de seus ramais definidos pelos trilhos é necessário acessar a Rodoviária pelo seu piso térreo, a Plataforma Inferior da Rodoviária (METRÔ/DF, 2023D).

O atual Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal Sobre Trilhos, conhecido como METRÔ-DF atualmente integra 42,38km que liga o Plano Piloto Central, a Asa Sul, o Setor Policial Militar, o Setor de Múltiplas Atividades Sul (próximo ao Park Shopping), o Guará I e II, Águas Claras, e, **ou** Taguatinga Centro/Norte até Ceilândia **ou** Taguatinga Sul até Samambaia – grifo do autor (METRÔ/DF, 2023D).

Da base do “Y” está a Estação Central da Rodoviária do Plano Piloto que seguindo viagem pelos trilhos chegando ao ponto que se bifurca (na Estação Águas Claras) somam-se 10,19km. Da Estação Águas Claras seguindo de uma de suas bifurcações percorrendo Taguatinga Centro e Norte até a Estação Ceilândia somam-se 14,31km, sendo que caso a escolha seja a segunda bifurcação que passa por Taguatinga Sul até a Estação Samambaia tal percurso equivale à 8,8km (METRÔ/DF, 2023D).

Sobre a regionalidade específica atinente ao objeto desta pesquisa (a Rodoviária) a linha principal situada na Asa Sul é subterrânea. Das Estações Operacionais da região possuem passagens subterrâneas que dão acesso às Superquadras 100 e 200, e aos pontos de ônibus dos Eixos W e L Sul, nos dois sentidos do metrô (METRÔ/DF, 2023D).

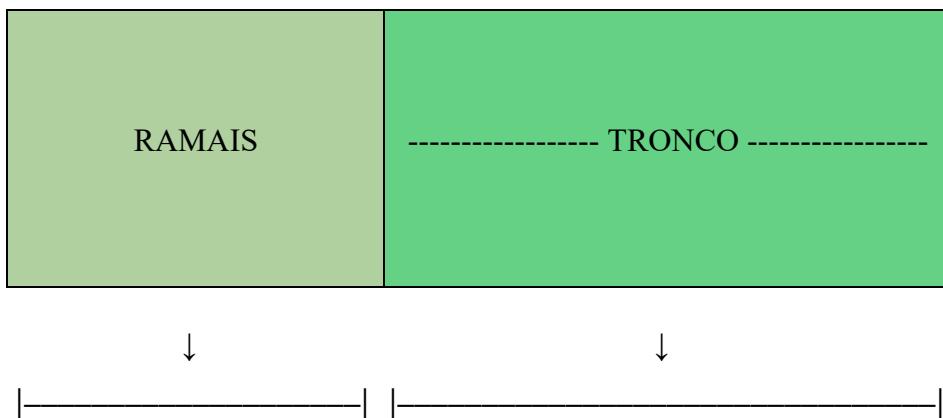
“A circulação ocorre com dois destinos diferentes a partir da Estação Central: a Linha Verde que atende ao ramal Ceilândia com 32,6 km de extensão e 9 estações operacionais, e a linha Laranja que atende ao ramal Samambaia com 27,5 km de extensão e 4 estações operacionais. O trecho em comum, denominado de Tronco, possui 19,4 km e 14 estações operacionais, compreendendo o trecho de via entre a estação Central e Águas Claras” (METRÔ/DF, 2023D).

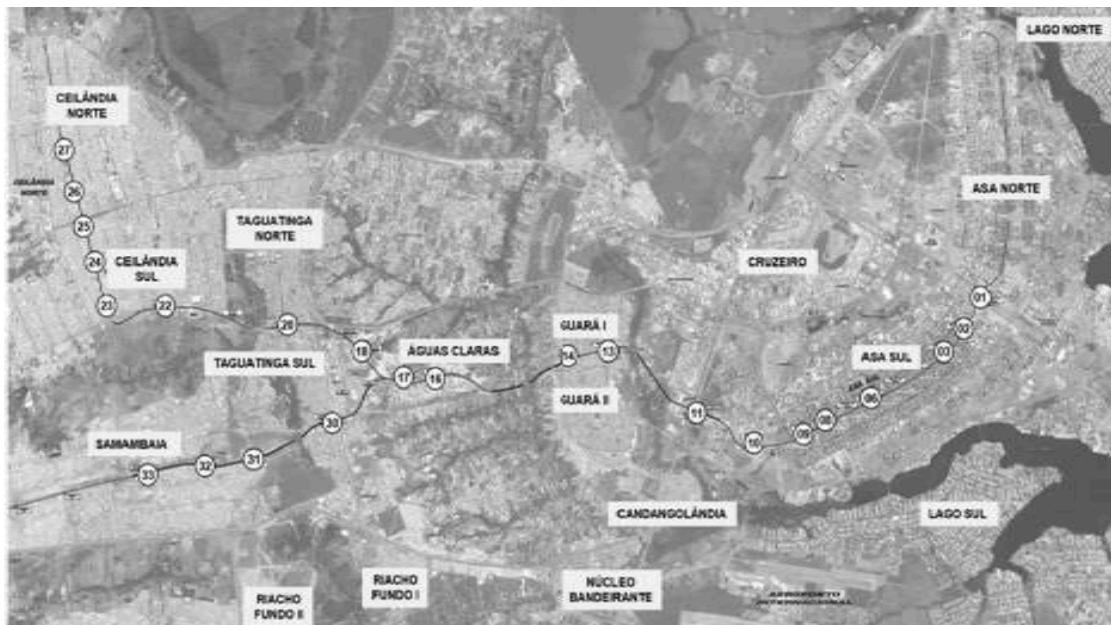
Numa questão operacional, no último carro de cada conjunto é permitido que cada passageiro leve consigo o tipo de ciclos (monociclo, triciclo, bicicleta, patinetes, patins,

skates de propulsão humana) que utilize para complementar seu deslocamento urbano, contanto que não esteja montado ou de forma similar nas áreas do metrô e dos vagões. Ainda quanto às bicicletas é possível deixá-las nos paraciclos (bicicletários), localizados próximos às estações, antes ou após a viagem de metrô, de modo a melhor adequar a própria complementação do trajeto com o metrô (METRÔ/DF, 2023D), possibilidade que viabiliza a multimodalidade urbana dos meios de transporte.

As médias mensais de passageiros do Metrô foram: de +/-2 milhões de pessoas por mês em 2020, com um total de 120.624 viagens em 2020; de +/-2,25 milhões de pessoas por mês em 2021, com um total de 98.864 viagens em 2021; de +/-3,25 milhões de pessoas por mês em 2022, com um total de 116.955 viagens em 2022 (METRÔ/DF, 2021A, 2022B e 2023C).

Importante salientar que a redução das viagens foi influenciada, principalmente, tanto pela Pandemia da COVID-19, quanto pela movimentação em prol da vacinação populacional (METRÔ/DF, 2021A, 2022B e 2023C).





Fonte: METRÔ/DF, 2023D

SUMÁRIO	01 - Estação Central	10 - Estação Asa Sul	18 - Estação Concessionárias	25 - Estação Ceilândia Centro
	02 - Estação Galeria	11 - Estação Shopping	19 - Estação Estrada Parque	26 - Estação Ceilândia Norte
	03 - Estação 102 Sul	13 - Estação Feira	20 - Estação Praça do Relógio	27 - Estação Ceilândia
	06 - Estação 108 Sul	14 - Estação Guará	22 - Estação Centro Metropolitano	30 - Estação Taguatinga Sul
	08 - Estação 112 Sul	16 - Estação Arnaireiras	23 - Estação Ceilândia Sul	31 - Estação Furnas
	09 - Estação 114 Sul	17 - Estação Águas Claras	24 - Estação Guariroba	32 - Estação Samambaia Sul
				33 - Estação Samambaia

Fonte: METRÔ/DF, 2023D

Como pontos estratégicos, há terminais rodoviários próximos a quatro pontos de interação com metrô: a Estação Central (1) com a Rodoviária do Plano Piloto; a Estação Asa Sul (10) com o Terminal Asa Sul (integração com o sistema rodoviário de transporte); a Estação Shopping (11) com o Terminal Rodoviário Interestadual de Brasília; e a Estação Centro Metropolitano (22) com o Terminal Rodoviário de Taguatinga (METRÔ/DF, 2023D).

Quanto ao metrô de Brasília as linhas não chegam a se cruzarem. Nesta circunstância da atualidade as memórias e as vidas de seus passageiros não se reconheceriam por, por exemplo, se distanciarem geograficamente. Talvez também pela tensão da presença de uma tatuagem, de uma cor de pele diferente da própria, de um vestuário típico alheio internamente rejeitado, de um pingente religioso que contrapõe a própria crença, de um boné com teor político que cause arrepios, de um broche na mochila que referencia a paixão por um time de futebol rival, de uma diferenciação etária, da coloração criativa do cabelos ou de piecings escolhidos em visibilidades atípicas.

De fato, alguns não se reconhecem. Entretanto, há aqueles que se observam e até passam a dialogar, mesmo se desagradando em algum grau com o que percebem, a se reconhecerem pela curiosidade ou pelo interesse em conhecer o outro, em ao menos estabelecer uma troca de palavras, reconhecendo interesses comuns ou adversos com o outro, nas experiências e olhares do outros sobre assuntos os mais variados, inclusive para passar o tempo.

Nesta reflexão, estaria cada passageiro onde o corpo está ou onde a incitação da velocidade do pensamento, ou do preconceito, se encontra e o distancia de si, dos outros ou da memória quanto ao próprio trem (e sua viagem) por estar noutra viagem, presente com seus pensamentos noutro local? Estaria sua consciência na velocidade do metrô que leva a exterioridade de si, ou na tranquilidade própria que também se faria espelhada na percepção da presença dos demais passageiros dentro do vagão?

Inclusive a própria história, experiência, compreensão e memória se fazem também com a forma em que a presença se faça onde o corpo está ou no mundo da imaginação. Na separação entre corpo e presença e na integração entre físico e mental cada um tem sua experiência própria na velocidade e trajetória controladas sobre trilhos.

Quanto mais o metrô se afasta do coração da capital, mais perde o sentido da história (AUGÉ, Marc. 1998A). Seria mesmo isso uma regra para a Europa?

Ou a história no Brasil é também demarcada pelas mudanças de sentido, lógicas, escolhas e nomes dos espaços e lugares geográficos, entre outros muitos fatores que vão por caminhos diferentes da espacialidade do metrô europeu?

Em alguns aspectos a definição de nomes e ídolos no âmbito geográfico também faz parte de disputas discursivas, como é o caso da ponte Honestino Guimaraes (referenciando o líder político e estudante de geologia da UnB que desapareceu após sua prisão em 1973), que já foi nomeada como ponte Costa e Silva – uma das quatro pontes que ligam o Lago ao Plano Piloto – sendo Costa e Silva o Presidente (1967-69) que exerceu a presidência na fase mais brutal do período em que os militares estiveram à frente do Brasil (1964-1985). Mas no âmbito do METRÔ-DF esse tipo de disputa ainda não se fez. No entorno de suas rotas, sim, mas a maioria destas disputas nem são plenamente conhecidas hoje, fato que coloca a viagem de metrô no DF com uma característica não memorial da história, principalmente das disputas atinentes às criações das Regiões Administrativas.

Entretanto, a história de cada passageiro, normalmente, não é compartilhada com os demais passageiros de forma coletiva, com raras exceções. O metrô não é um lugar de

sincronia coletiva, apesar da sincronia de horários e trajetos. Todos comemoram suas férias e aniversários sozinhos (AUGÉ, Marc. 1998A), em linhas do tempo e do espaço que não se cruzam na profundidade.

Mesmo que num ângulo de olhar estrutural ninguém esteja de fato só (AUGÉ, Marc. 1998A). A percepção pessoal é a que vale para cada um, mesmo que não seja exteriorizada.

Seria a aceleração da vida parte da influência por tais afastamentos sociais? A aceleração, em si, causa euforia, ativação dos hormônios que causam animação, e no excesso até estresse. Mas muitas doses diárias desses acréscimos e decréscimos de velocidade poderiam trazer um estado de alerta, de estresse e de fadiga, e até mau humor que tendem a afastar cada um dos demais. O excesso de estímulos desestimula, da mesma forma que o excesso na ingesta de antioxidantes passam a exercer papel oxidativo dentro do organismo, também exercendo aceleração do envelhecimento.

É óbvio que se pode utilizar o metrô por prazer em busca de emoções (AUGÉ, Marc. 1998A), de inúmeras formas de lazer, para fazer um esporte, para um encontro afetivo, encontros familiares e/ou entre amigos, ou encontros consigo mesmo. Mas as regras da diária aceleração não abarcam essas hipóteses a todos.

A tendência, dentro do metrô, é de solidões sem isolamento, mesmo que existam contatos fortuitos da aglomeração que possam gerar protestos ou risos, naturais ações/reações da vida em coletividade (AUGÉ, Marc. 1998A). Na normalidade do metrô, com exceções, as pessoas estariam espacialmente juntas, mas mentalmente distantes pela dissonância entre o estar e o pensar imposta pela aceleração e desaceleração que retira o ser do próprio momento, de onde poderia estar na plenitude, mas que cada vez mais o pensamento é ensinado pelo uso contínuo de tecnologias portáteis (e não portáteis) a ser levado em pensamento para outros lugares, distantes de onde se está.

Os livros, como tecnologias, também levavam o leitor a outros lugares e eras, mas não isolavam seu portador, por exemplo, com a redução do ruídos e vozes do externo social como se fossem prejudiciais ao aproveitamento da ilha tecnológica acelerada em muitos sentidos e parâmetros que toma conta dos sentidos, da atenção, do corpo e da consciência deslocada do usuário. Inclusive, os livros levam o leitor ao próprio imaginário, ao mundo criativo da mente, enquanto que as atuais tecnologias com telas impõem uma realidade externa a ser consumida na aceleração da supermodernidade, com um mínimo de tempo de reflexão.

Tanto assim é que atualmente, existe uma tendência geral (não total) de receber a informação, consumi-la, assumindo o papel de parte de um fio condutor (sem reflexões, ou com pouca criticidade – ou resistência), apenas repassando informações para outra parcela da malha condutora comunicativa, como “pessoas condutoras”. É quase como um comportamento atômico-eletrônico.

Você já deve ter recebido mensagens apenas repassadas de emissores conhecidos com esse padrão equiparado a uma locomotiva e seus muito vagões em seus movimentos inerciais que não param, apenas seguem. Pode ser interessante pensar sobre isso.

Dos movimentos do conjunto dos vagões no aguardo de finalizar o trajeto para adentrar noutro espaço de aceleração do corpo e da própria vida, há metas a alcançar no trabalho, nos estudos, nos esportes, noutro meio de transporte ou noutra situação de movimento pessoal, assim incluindo-se ao modelo de pensar institucionalizado que impossibilitam encontros de espaços e tempos definidos pelo ponto de partida e pelos destinos, tanto nos carros de metrô quanto nos ônibus.

Tão ávidas pelas acelerações, as pessoas se tornaram tão institucionalizadas que por vezes seus movimentos se confundem com o espaço e o tempo. Esquecem, por exemplo, o que estavam a buscar ao chegar ao local em que iam fazer algo, mas não se lembram mais.

Quanto ao espaço, o transporte público passa a exercer uma funcionalidade mais geométrica do que geográfica. Conjuntura também tratada pela sociologia e pela psicologia. Para ir de um ponto a outro, calcula-se o percurso mais barato (AUGÉ, Marc. 1998A) ou o mais rápido. Raramente é escolhido o trajeto mais deslumbrante, prazeroso e agradável. Viajar deixou de ser uma prática prazerosa diária para ser uma prática rarefeita, quando a vida cotidiana entrava em suspensão e viajar entrava na lista para trazer memórias (aprazíveis) que os deslocamentos cotidianos tendem a não mais trazerem. A fuga dos deslocamentos também encontra nisso uma motivação de lugares de deslocamento tenderem a serem não-lugares.

Deste modo de pensar, da vida e do deslocamento urbano como um cálculo, perde-se de vista a importância das relações humanas nos trajetos urbanos, assim reforçando a solidão nos transportes públicos. Mapas, sinalizações e informações, oferecida inclusive pela vocalização do maquinista, indicam onde descer, de tal forma que se torna desnecessário pedir informações aos demais passageiros. Torna-se até indesejável para muitos ser questionado – numa disputa quanto ao uso do próprio tempo – sobre o óbvio sinalizado pelos autofalantes, por mapas, por panfletos e por placas externas que indicam

a localização dos passageiros quanto às (tensões das) velocidades impostas sobre os trilhos, e conjugados de rodas “públicas”.

Numa direção desejável, entretanto, a existência de encruzilhadas sem ídolos, sem paixões, sem disputas, representa o estágio mais avançado da sociedade de um ideal democrático (AUGÉ, Marc. 1998A).

Desta reflexão, portanto, fica o questionamento. Para que destino estamos a seguir nos acelerados trilhos e coletivos da atualidade?

3.6 – As bicicletas

Com reflexões iniciais sobre o a memória, o mito e a utopia, o antropólogo rememora seus sonhos quanto ao uso das bicicletas, inclusive de vislumbrar a utopia de cidades sendo utilizadas apenas por bicicletas (AUGÉ, 2015, pp. 9-13).

Reconhecer a bicicleta acaba sendo falar de si e de suas experiências, de suas histórias da infância e da adolescência que experimentam a autodescoberta da conexão entre o corpo, as capacidades físicas e a liberdade. Tais memórias não são exclusivamente próprias, pois são ligadas a uma época, a um ambiente e a milhões de outras pessoas (AUGÉ, 2015, pp. 15-19).

Do contexto posterior à segunda guerra mundial na Europa a bicicleta era um símbolo de sonho e evasão das pessoas modestas tanto no enfrentamento da dureza do presente quanto na possibilidade de vislumbre de um futuro melhor (AUGÉ, 2015, pp. 21-35). No Brasil ela chegou numa proposta secundária, pois o grande mote dos anos 1950/1960, do Brasil que se movia pela industrialização eram os automóveis.

Neste norte a bicicleta como “mito é mais forte quando ecoa com a vivência (AUGÉ, 2015, pp. 37-39)”. Também vivência de poucos brasileiros, pois o acesso não era para todos.

Esta experiência do corpo com o próprio corpo me levava a aprendizagem sobre minhas próprias possibilidades e limites, que com disciplina me tornei mais forte. A sensação de ter o mundo abaixo dos pedais se apaga com o uso e desaparece com a fadiga, sendo rara com a idade, principalmente com o sedentarismo (AUGÉ, 2015, pp. 39-43). Ao mesmo tempo é uma interação da qual se aprende sobre si, que inclusive pelo fortalecimento de todo o aparelho motor, circulatório, respiratório a possibilidade de exercer uma mobilidade segura e saudável por mais tempo se faz.

Há aqueles ciclistas de final de semana da qual a atividade ciclística traz oportunidades de solidariedade ativa e contato de gerações, assim cabendo a bicicleta o crédito pela reintegração do ciclista a si próprio e de intercâmbio com outros, além de sua interatividade mais ecológica, inclusive no âmbito urbano (AUGÉ, 2015, pp. 43-59).

No intuito de revolucionar a cidade numa perspectiva utópica teria a bicicleta um protagonismo? Considerando-se que as grandes cidades acabam sendo um “mundo” reduzido de diversidades que privilegiam os grandes modais passivos de mobilidade urbana por suas demandas externas ao ponto de que o urbano passa a estar em todos os lugares, mas perdemos a cidade tanto quanto nos perdemos de vista. A bicicleta seria um retorno da fuga pela exterioridade (de outras cidades e localidades) assim trazendo e reconhecendo para a cidade e seus cidadãos a própria cidade com seus pontos turísticos e museus a céu aberto. Seria possível restituí-la de sua imprevisibilidade de encontros quebrando as barreiras físicas, sociais ou mentais que paralisam a cidade, assim revitalizando a palavra “mobilidade” (AUGÉ, 2015, pp. 60-62).

A bicicleta para uso de todos está humanizando cada área publica das cidades para todos os cidadãos, situação que anteriormente não era muito além de uma urbe cinza, mal-humorada e inóspita (AUGÉ, 2015, pp. 64-75). Tal realidade europeia da bicicleta para uso de todos ainda não abrange nem a Capital Federal do Brasil.

Na França uma parcela considerável dos espaços ocupados por veículos automotores passou a ser espaços para uso de bicicletas, situação que incrementou força à economia sem prejudicar a indústria automobilística. Inclusive o esforço de aprimorar o transporte público foi um grande propulsor à economia. (AUGÉ, 2015, pp. 87-93). Fato que ainda não é compreendido pelos brasileiros.

Com duas chaves filosóficas – uma existencial e a outra identitária – Augé (2015) expressa que: Como o peixe na água e o pássaro no céu seria o ciclista na terra – mesmo com as limitações do espaço; e “pedalo, logo existo”, ele se contrapõe à nossa permissividade de vivermos confinados em comunicações tecnológicas de redes virtuais (AUGÉ, 2015, pp. 99-106), como uma forma de auto respeito, respeito alheio e humanismo (AUGÉ, 2015, pp. 106-107), que em algum grau estabelece interações mais proximais e humanas.

Mas esse encontro consigo mesmo no deslocamento urbano se faz como possível e salubre numa cidade planejada para construções edilícias e para o fluxo de veículo automotores? Imprópria inclusive para a multimodalidade que não se integra

adequadamente aos deslocamentos com ônibus em Brasília com destino à Rodoviária do Plano Piloto?

A utopia multimodal ainda está distante de Brasília para quem utiliza bicicletas.

Ciclovias foram feitas como marcas industriais a serem medidas por quilômetros, sem funcionalidade plena à mobilidade urbana segura por bicicletas.

Não à toa, dos vinte e três (23) óbitos de ciclistas do DF em 2022, vinte e dois (22) destes casos se deram em vias rurais (DETRAN/DF, 2023), onde há lacunas consideráveis da malha cicloviária, que de modo agravante, entrecruza e se choca com as elevadas velocidades de deslocamento dos veículos automotores nas Rodovias Federais ou das Rodovias Distritais.

De modo estrutural a mobilidade no Distrito Federal é cerceada para ciclistas e pedestres, em especial, para os mais vulneráveis financeiramente. Nas regiões administrativas de renda mais baixa, uma das motivações principais para se caminhar é ir ao trabalho. Nos locais de renda mais alta, o caminhar é realizado sobretudo como uma atividade física (CORREIO BRASILIENSE, 2023), de forma a trazer controlados e mais seguros benefícios à própria saúde e à própria vida.

Para os mais empobrecidos, a bicicleta é usada para deslocamento ao trabalho por 32,3% dos usuários e para fazer compras/serviços por 25,8%. Nas RAs de mais alta renda, a bicicleta é usada para atividade física e lazer em 38,9% e 44,4%, respectivamente. No DF, 40,2% da população usa exclusivamente ônibus, 10,1% metrô e 10,1% ambos. Ou seja, 60% da população usa transporte coletivo. O índice de uso de ônibus é ainda maior nas RA's de renda mais baixa (CORREIO BRASILIENSE, 2023; e BERTHOLINI; CABELLO; NOGALES; RENNÓ e VIANA, 2022).

O fato é que o transporte de uso coletivo e a mobilidade ativa (exercida pelos transportes não motorizados, geralmente ligada à energia produzida pelo corpo humano) não são prioridades, haja vista que a maioria dos investimentos e decisões se fazem em prol dos veículos automotores de uso particular (CORREIO BRASILIENSE, 2023), algo de fácil verificação pelos enormes orçamentos, investimentos e obras nas vias para uso de veículos motorizados do DF.

Um projeto piloto de operacionalização de bicicletas compartilhadas foi implantado no Plano Piloto em maio de 2014. Em abril de 2020, após seis anos de serviço prestado, a empresa Serttel, operadora do programa +Bike, cancelou o contrato de cooperação com a SEMOB. A partir de outubro de 2021, começou a funcionar um novo

sistema de bicicletas compartilhadas do DF, operado pela empresa Tembici, cadastrada e habilitada em chamamento público (SEMOB/DF, 2023A).

A parceria privada “tembici” passou a disponibilizar bicicletas para aluguel de um nº de viagens por período (1 viagem com até 30’; ou 1 diária com até 5 viagens e até 1h por viagem; ou 1 mensalidade com até 5 viagens e até 1h por viagem; ou 1 anualidade com até 5 viagens e até 1h por viagem) com 70 estações que compartilham 530 bikes disponíveis após cadastramento por aplicativo via smartphone para desbloqueio das magrelas por QR code com pagamentos no débito ou no crédito (TEMBICI, 2023).

Das 70 estações, 66 se encontram no Plano Piloto e Eixo Monumental. As outras 4 estações se localizam no Setor Sudoeste.

São três as estações próximas da Rodoviária, enquanto nenhuma estação se localiza em 33 das 35 Regiões Administrativas do DF.

Desta apresentação fica límpido que há uma concentração do serviço no âmbito do Plano Piloto, em parte (possivelmente), pela inviabilidade prática de integrar as ciclovias existentes no DF, por caber ao GDF modificar a malha viária de modo a trazer exequibilidade à mobilidade urbana por bicicleta em todo o Distrito Federal. Em parte, um outro impedimento existe por desinteresses econômicos da parceria e dos governos.

O DF quer ser a Unidade Federativa com o maior número de quilômetros ciclovários. Exatamente 769,7km abarcam 30 Regiões Administrativas, ainda não abrangendo 5 RA’s.

Do “Mapa cicloviário do DF” (SEMOB/DF, 2023C), que por seu tamanho não foi possível inseri-lo no documento, evidenciam-se consideráveis fraturas de integração na rede cicloviária em construção no âmbito do DF entre as RA’s. Conhecendo a malha cicloviária do DF dentro de cada Região Administrativa os caminhos por bicicleta apresentam inúmeras rupturas tanto estruturais (falta de iluminação, falhas nos traçados dos projetos, ou vias danificadas) quanto da deficitária integração das ciclovias (em grande parte desconectadas, pois a prioridade são as vias de trânsito urbanas e rurais), assim impondo riscos à prática de percorrer de bicicleta em grande parte do Distrito Federal. As prioridades são os veículos automotores, não as bicicletas.

De perguntas que ouvi de alguns ciclistas: “Será que aqueles que planejam e executam as ciclovias necessitam utilizá-las?”

Noutro ponto: o que exatamente significa essa ânsia de aumentar a quilometragem cicloviária do DF sem garantir a exequibilidade e segurança de mobilidade de ciclistas no Distrito Federal?



Dos primeiros (ou o 1º) bicicletário(s) da Rodoviária do Plano Piloto

Alguns que trancaram suas bicicletas tiveram prejuízos televisionados, chegaram a oferecer um bicicletários para acomodar bicicletas com segurança, mas as bicicletas na rodoviária incomodam, pois é uma liberdade de deslocamento, de custos (e incremento à saúde), muitas das vezes ausentes/prejudicadas àqueles que usam veículos motorizados, àqueles que ganham dinheiros com construções e recortes múltiplos de rodovias por todo o DF, àqueles que ganham dinheiros com vendas de combustíveis, àqueles que ganham dinheiros com vendas de seguros de veículos motorizados, àqueles que ganham dinheiros com vendas de veículos com motores diversos, àqueles que ganham dinheiros com a publicidade/comunicação social em prol da comercialização de veículos motorizados etc.

O interesse, portanto, tende a privilegiar os modais de transporte e trânsito que retroalimentam interesses econômicos, assim sendo, os seres humanos tendem a serem colocados em graus menos relevantes de importância.

Há violências que se naturalizaram e, portanto, ninguém delas trata. O conflito é parte inexorável da sociedade, mas as múltiplas formas de violência, inaceitáveis.

E são destas violências, em amplo sentido, que os usuários da Rodoviária relatam em suas conversas e que se desdobram em seus trânsitos pela cidade nos diversos modais de mobilidade urbana e em amplos sentidos de suas vidas.

As pessoas são humilhadas e desrespeitadas de todos os modos. A corrupção e a impunidade estão profundamente atreladas à violência, uma retroalimentando a outra, como faces da mesma moeda (VELHO, 2000) de uma mesma supermodernidade que atualmente tende à corruptibilidade do humano em múltiplas acelerações polifônicas distorcidas, por exemplo, pelo poder no trato de espacialidades que oscilam entre lugares e não-lugares.

3.7 – Caminhos a pé & linhas dos desejos

Da concepção e implantação do Plano Piloto (P.P.) com base em uma planta geral incompleta de Lúcio Costa deixou de se considerar o trânsito de pedestres e a mobilidade a pé (MENEZES, 2008, Resumo).

A partir do anos 1960, foram construídas calçadas de concreto principalmente em torno das superquadras do Plano Piloto (P.P.), mas de formas não integradas umas às outras, pois acompanhavam a materialização de outras construções habitacionais e comerciais, o que significou ao mesmo tempo tanto uma certa possibilidade de trânsito de pedestres por toda a cidade quanto um nada fazer quanto a estabelecer um fluxo independente e autônomo de pedestres em todo o P.P. como vislumbrava Lucio Costa, inclusive pela histórica subordinação do trânsito de pedestres ao trânsito motorizado e às edificações, fato que reflete a atual desconsideração do trânsito a pé, quanto o baixo apreço pelo pedestre (MENEZES, 2008, pp. 190-191, 194).

Não é à toa que o aeroporto de Brasília (estruturado para aqueles com elevado capital econômico) é considerado um dos melhores do país, enquanto a Rodoviária do Plano Piloto (estruturado para ser utilizado por todos) está entre as piores do Brasil, principalmente por desinteresses governamentais, com exceção ao intuito de entregar o público ao interesse privado para rateio de dividendos entre os exploradores. O desinteresse em proporcionar bem-estar aos pedestres, inclusive dignidade à pessoa humana, fica patente nas mais variadas formas de desmobilizar andarilhos, de enxotar moradores de rua, ignorar as necessidades das pessoas institucionalmente excluídas e colocadas de lado pelas próprias burocracias “democráticas” de um “economiquês” enganoso.

Enquanto Brasília é considerada uma cidade sem igual o sistema viário do P.P., o trânsito a pé falhou em sistematização e infraestrutura. As indefinições sobre os caminhos

dos pedestres no P.P. impedem a preservação do Plano urbanístico original, principalmente quanto à separação do trânsito de pedestres do trânsito de veículos automotores (MENEZES, 2008, p. 192; 197).

E é exatamente o trânsito humano por veículos ou a pé que representa a vida da cidade (MENEZES, 2008, p. 197).

Mas o que ocorre quando a vida da cidade vinculada ao trânsito torna-se um problema crescente em decorrência de pressupostos que a engessam? E ao mesmo tempo o crescimento da circunvizinhança segue parâmetros relativamente livres de crescimento e desenvolvimento em relação à cidade central?

Se na mistura da modernidade criourbana já existiam vieses à mobilidade urbana o que se dirá da mobilidade na era ultra aceleração da supermodernidade que afasta as pessoas, mesmo que próximas, em não-lugares? Que reforça apagamentos sociais em polifonias excludentes? Que não se importa com o caminhar dos pedestres, mas faz questão de investir quase meio bilhão de reais de 2019 a 2024 em acelerações de rodovias que se multiplicam e cortam gramados onde nem existirá trânsito de veículos. Neste sentido, muito foram os interlocutores da rodoviária e de Brasília que relataram ação dos “construtores” deste período, que quebravam ciclovias, calçadas e asfaltos sem qualquer reparo a fazer, ou recém construídos, para refazer o trabalho e ganhar mais tempo corrompendo recursos públicos, convertendo-os em capital privado de forma desprezível, de forma continuada também no desprezo contra aqueles que usam bicicletas ou as próprias pernas para se locomoverem, ignorando-os de maneira nada democrática, não ouvindo (ou, mais provavelmente, fingindo nada ter ouvido) as necessidades e os interesses dos pedestres.

Com imagens dos últimos 12 anos o fotógrafo Diego Bresani retrata caminhos inventados (linhas do desejo) por trajetos mais curtos ou mais convenientes por quem anda a pé na cidade pensada e planejada para automóveis (FOLHA DE S. PAULO, 2022).

No Plano Piloto o fotógrafo apresenta imagens claras desta necessidade de adaptações alternativas, ou de consequências do andar, imprevistas pelo planejamento urbano:



Fonte: Diego Bresani/via BBC Brasil (caminhos alternativos feitos por Pedestres na Zona Central Norte de Brasília, ao longo do Eixo Rodoviário – via com velocidade máxima permitida de 80km/h).

Das palavras do fotografo:

“Essa é uma cidade em que... a pessoa que anda foi esquecida... é uma cidade bonita vista do carro... mas para quem anda nela, é uma cidade muito dura... você não tem calçadas, precisa criar o seu caminho, precisa muitas vezes lutar por espaços com os carros.”

De suas observações, Bresani apresenta que são as mulheres e homens que trabalham em Brasília, que moram na periferia, que se locomovem numa subversão ao funcionamento modernista (FOLHA DE S. PAULO, 2022).

Arquiteta e urbanista pela Universidade de Brasília (UnB), doutora em urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Thaisa Comelli declara que “infelizmente, há pouca discussão ainda sobre como as pessoas experimentam a cidade de formas diferentes. Esses temas às vezes entram como pautas supérfluas, estéticas ou cotidianas, quando na verdade são janela para questões mais sérias” (FOLHA DE S. PAULO, 2022).

O professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB, Frederico Flósculo afirma que o principal imbróglio é que problemas verificados a mais de seis décadas não fizeram os governos se moverem de modo coeso pelas necessidades da comunidade. Ainda vige uma abordagem grosseira que repercute na necessidade de os pedestres

criarem caminhos colaterais não materializados pelo planejamento urbano governamental, rotas alternativas não capazes de viabilizar acessos adequados ao uso de idosos, crianças, cadeirantes e pessoas com limitações (FOLHA DE S. PAULO, 2022).



(34-2) Alça Oeste Viária da Rodoviária do Plano Piloto circundada por veículos ligada a linhas de desejo, faixa de pedestres e calçadas (Lat/Long: -15.792873, -47.885715)

Da visão da alça oeste viária que circunda a metade Oeste da Rodoviária, ocupada por ônibus, é possível observar que a ciclovia, utilizada tanto por ciclistas quanto por pedestres – que muitas vezes escolhem uma linha quase reta para alcançar a passagem de bicicletas utilizada por pedestres por confundi-la com uma faixa de pedestre – que é também compartilhada por marcas de pneus motorizados.

Calçadas dão voltas, mais para aumentar os gastos das construções e os lucros dos interesses privados (inclusive governamentais), que para beneficiar os usuários, ciclistas e pedestres, que utilizam estas ciclovias, mais propícias a oferecerem acidentes e perdas de tempo aos usuários que trazerem benefícios àsseguranças viárias quanto àqueles que escolhem exercer caminhadas ou giros de bicicletas.

E esta imagem da fotografia é só um exemplo. A cidade está repleta de fragmentações, falhas e descontinuidades nas calçadas, ciclovias e ciclo faixas. Há incontáveis desconexões, inclusive entre as Regiões Administrativas. Calçadas urbanas, desniveladas pelas escolhas individuais de cada propriedade residencial e comercial causam perigos quase infinitos em muitas das localidades do Distrito Federal. Neste

sentido a criourbania é a omissão estatal em convergência aos interesses imobiliários proprietários em suas escolhas que também ignoram os pedestres, como se tivessem aprendido com os governos a ignorarem a existências dos pedestres.



(35-3) Visão Leste da faixa semafórica da Alça Oeste da Rodoviária – com linhas de desejo (Lat/Long: -15.794146, -47.884948)

No espaço do entorno da Rodoviária do P.P., para aqueles com deslocamento a pé a situação não é muito diferente para quem chega caminhando ladeando o eixo monumental e o CONIC como se pode observar das imagens que se seguem ao passar por um dos semáforos de acesso da Rodoviária. As próprias demandas contra o tempo posicionam veículos e pessoas em escolhas que arriscam a própria segurança no trânsito.

Do semáforo com faixa, ao se chegar à Rodoviária de seu Sudoeste, apresenta logo após a calçada a mais larga e longa “linha do desejo” que passaria facilmente um automóvel, que de tão larga também é facilmente visível ao se parar no dois semáforos – o correlato tanto à faixa semafórica do ponto focal desta fotografia (da alça oeste da Rodoviária) quanto à direita da fotografia no Eixo Monumental – via S1 com sentido à Rodoviária, com ângulos capazes de observar as largas linhas de desejo quanto às

direções dos pedestres após a travessia das respectivas vias. Ou seja, tais linhas de desejo, vistas e percebidas pelo poder público a muito tempo, mas naturalizadas, na verdade sendo violências omissivas, como se nada fossem, precisam ser publicizadas a todos. Como se nenhuma intervenção fosse necessária em prol do pedestre.



(36-4) Visão Noroeste da Rodoviária a partir do gramado – com linhas de desejo e calçadas (Lat/Long: -15.794245, -47.884262)

No mesmo trecho de acesso há outros entroncamentos de grandes “linhas do desejo” que confluem com a necessidade de chegar à Rodoviária ou dela sair para suas adjacências de modo incontestável, em seu conjunto de casos, apresentando que polifonia dos usuários da Rodoviária, tão próximos do poder público e tão distantes dele, tão ignorados por eles também estão, fato que caracteriza uma relação com um não-lugar, que exclui, que não ouve, que não olha com respeito nem zelo, numa polifonia estatal omissa, de pragmatismo criourbano quanto ao Público, que cada vez mais flerta com interesses privados, e com eles se comunica abertamente, inclusive em suas práticas cada vez mais excludentes, exploradoras e corruptas quanto ao que é público. Como se o Público tivesse um valor de venda. Como se o público, e os governos, não existissem sem os pedestres, os trabalhadores e demais partícipes sociais.

Ladeados caminhos decorrentes de situações críticas próprias na luta espaço/tempo definem rotas que concorrem em velocidades entre si, de ausências democráticas.

Somam-se em dissonâncias entre os projetos públicos que seguem uma geometria diferente dos traçados necessários – não ouvidos e desconsiderados – e exercidos por

aqueles que utilizam de fato das áreas das calçadas (ou deixam de usá-las por suas ineficácia diárias) em seus deslocamentos diários.



(37) Do Leste da Rodoviária, linhas de desejo em direção ao Museu da República (MR), com ônibus ocupando espaços das calçadas inicialmente planejados para os pedestres
(Lat/Long: 15.794191, -47.881781)

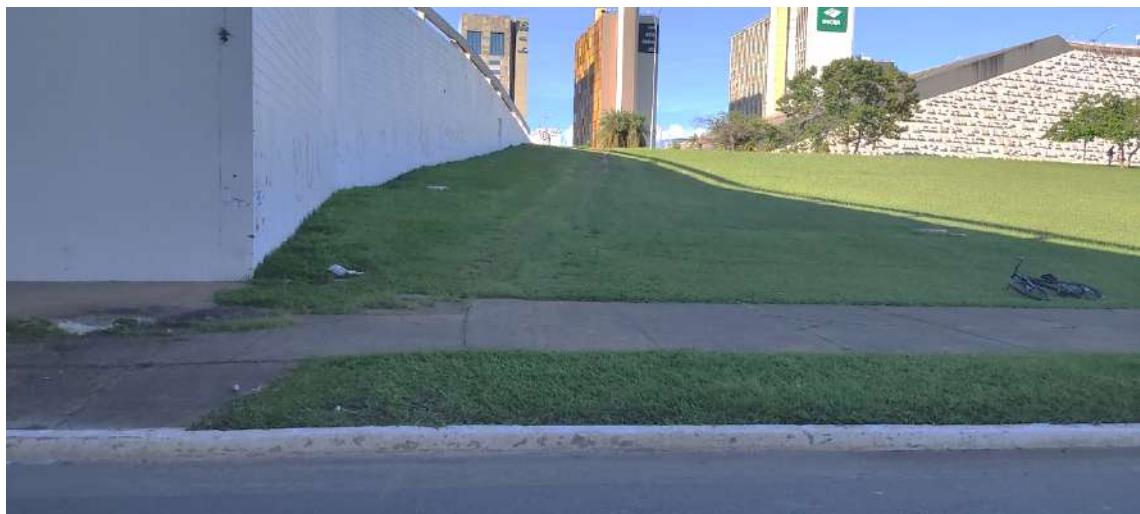


(38-9) Em fluxo, os caminhos, em linhas de desejo, transbordam em direção à Biblioteca Nacional e ao Museu da República (Lat/Long: -15.794614, -47.881817)



(39-10) Visão Sudeste da Rodoviária do Plano Piloto a partir da via, ao final da tarde – com linhas de desejo (Lat/Long: -15.795052, -47.881230)

Numa observação da mesma linha de desejo, em sentido oposto, observando a Rodoviária um motorista de ônibus contou que logo atrás do seu ônibus, no dia anterior “chegou uma mulher cadeirante ontem vindo dali (da direção do museu da república) que não tinha como ela passar pela calçada. Teve que dar uma grande volta por onde passam os ônibus para chegar lá (fitando a rodoviária)” pelo risco de ser atropelada por outros veículos, pois seu ônibus já estava estacionado.



(40) Visão Norte a partir da via N1, ao lado da Plataforma Inferior da Rodoviária com linhas de desejo no gramado em direção ao Teatro Nacional
(Lat/Long: -15.793148, -47.881617)

3.8 – Caminhos urbanos

Quanto aos caminhos urbanos em um sentido mais amplo é importante considerar o mundo industrial ao qual todos estamos inseridos. De forma nenhuma essa é uma defesa ao que é, mas uma reflexão que se seguirá.

Deste mundo de fluxos da supermodernidade convulsionantes que perfazem os não-lugares polifônicos poluidores e com polifonias de vozes humanas tão meticulosamente ignoradas por polifonias políticas a ponto da suposta democracia que alguns ainda defendem, de fato, por tudo que a realidade indica, ainda nem existir pelo grau de corrupção, corruptibilidade competitiva e violências tácitas ou declaradas que emanam de parte considerável do poder público.

A tendência de integração ou desintegração social é dependente das crenças, conhecimentos, práticas e desideratos que as façam se unirem ou se separem. Na direção separativa a modernidade da metrópole e da sociedade industrial constituem impedimentos ou fortes barreiras ao desenvolvimento integrado dos indivíduos. A unidade ou diferenciação se fazem, concomitantemente, por interações da vida social que estabelecem conflitos, trocas e alianças correlatos às experiências, produções de alheio e/ou auto reconhecimento quanto a interesses e valores, perfazendo múltiplos acordos e divergências quanto a diferentes códigos e discursos competitivos. Ao mesmo tempo a maleabilidade e fluidez são características das grandes metrópoles (VELHO, 2013, pp. 108-123).

Premissas constitutivas do pensar, do expressar e do agir humano são moldadas nos *locus* familiares, escolares, religiosos, trabalhistas e de outros espaços coletivos que têm em si códigos e discursos socializadores. Os indivíduos vivem múltiplos papéis em diferentes ambientes dos quais se movem, aparentemente incompatíveis de uma análise linear (VELHO, 2013, p. 119). Espaços de socialização são conectados por diferentes espacialidades (que podem ou não se conectar) correlatas à comunicação, à movimentação, ao transporte de coisas, ao trânsito de animais e humanos, ao deslocamento urbano e à mobilidade, que também assumem aspectos socializadores, mas em diferenciado descompassos, do deslocamento entre eles, deslocando o indivíduo de si mesmo, da propriocepção (presente ou ausente) quanto ao seu corpo, seu tempo, seu espaço e a sua consciência em múltiplas acelerações da vida.

Entretanto a maleabilidade e fluidez estão atreladas a descompassos, redes de trânsito e diferenças de potenciais de aceleração que, muitas vezes, eclodem e ecoam em curtos circuitos de uma competitiva engenharia de mobilidade produtiva social.

Conflitos não exatamente significam violências (VELHO, 2008B, p. 13), mas as inúmeras formas de violências, tácitas, explícitas, verbais, não-verbais, contratuais, convencionais, institucionalizadas ou simbólicas tem como fonte conflitos de interesses, de poder, de terras, de propriedades, de espaços, de trabalho, comerciais, econômicos, legais, financeiros, publicitários, discursivos etc., entre indivíduos ou coletividades, locais, regionais, culturais e de movimentos da modernidade ou da supermodernidade.

Especialmente nas suas metrópoles e grandes cidades do Brasil inseriu-se fortemente a realidade da globalização que traz ao crescimento urbano mudanças não-lineares de valores, interesses e prioridades em todos os níveis. A persistência do individualismo, do clientelismo, de um coronelismo com novas formas e do burocratismo produz um sistema em que a ineficácia e a corrupção expandem-se continuamente de forma a marcar a vida político-econômica brasileira (inclusive de gangues – como expressões do medo social – que se insurgem de forma agressiva numa luta circunscrita num dado espaço contra outras criminalidades e contra a violência policial); num contraste com as sociedades de países em que as democracias e suas cidadanias apresentam maior efetividade em seus espaços materiais e simbólicos (VELHO, 2008B, pp. 14-15, 18).

No âmbito brasileiro a violência física atinge todas as instâncias sociais (VELHO, 2008B, pp. 18-19), havendo ainda outras muitas violências tão naturalizadas a ponto de nem serem mais percebidas, mas que se fazem em todos os âmbitos da gestão do Estado, da redação das leis/normas e sua variadas práticas e interpretações legais, dos julgados apartados da isonomia, das políticas públicas como mantenedoras das assimetrias sociais, injustamente multiplicando violências simbólicas limitadoras à maioria, e amplificadoras de uma minoria que se res-significa a favor de si em todas as instâncias, inclusive no uso de informações e desinformações, que também causam movimentos criminosos que se chocam com a sociedade e com o Estado de Direito.

A gravidade dessas questões tem origens que datam, pelo menos, desde a pôlis grega e o Império Romano (VELHO, 2008B, pp. 21-22), que são algumas das atuais bases sociais, democráticas e legais ainda não resolvidas.

É exatamente na vida metropolitana contemporânea que ficam mais nítidas e agudas as tensões entre os variados atores com seus projetos, aspirações, diferenças e

especificidades. Inclusive, em última análise, é adequado fazer questionamentos sobre a própria ideia de sociedade (VELHO, 2008B, p. 22).

Essa ideia de uma sociedade tendente à possibilidade de uma aceleração infinita, agora vinculada aos computadores quânticos e às Inteligências Artificiais que viabilizam o controle/descontrole total, em que a importância de cada ser humano tende a ser nulificada pelos interesses individualistas mercadológico/capitalistas que se cegam da existência da coletividade, e da própria humanidade, é mesmo o que todos realmente desejam?

O que é filmado e projetado nas edições televisivas e publicitárias das milhões de telas do país não se relacionam com expor e resolver essa realidade. Muitas das vezes, querendo pontuações estatísticas de visualização, apresentam realidades imaginadas e feitas desejadas pela maioria, por crenças esvaziadas da realidade, e por violências que muitos aprenderam a multiplicar contra si mesmos com seus modais de comunicação e aprendizado, como são as mini máquinas fotográficas; filmadoras; TV's; GPS's; consoles de jogos; rádios; teclados; telefones, agendas; calendários; editores de áudio, de vídeo e de imagens; copiadoras/digitalizadoras; caixas rápidos e outros tantos equipamentos e funcionalidades que passamos a carregar nos bolsos.

O adoecimento e frustração dessa integração humana excessiva com as máquinas nos tornam incapazes de olharmos para além da maquinaria, pois cada vez mais é delas que nos aproximamos em identidade (e ela se aproxima de nós com as Inteligências Artificiais), no espaço/tempo tendendo ao micro em tudo pela aceleração extremada da supermodernidade estamos deixando de reconhecer, passo a passo, quem somos e quem os outros são. Nossa humanidade em eletrificação está se esvaindo, se tornando imperceptível na indução mega acelerada de tudo.

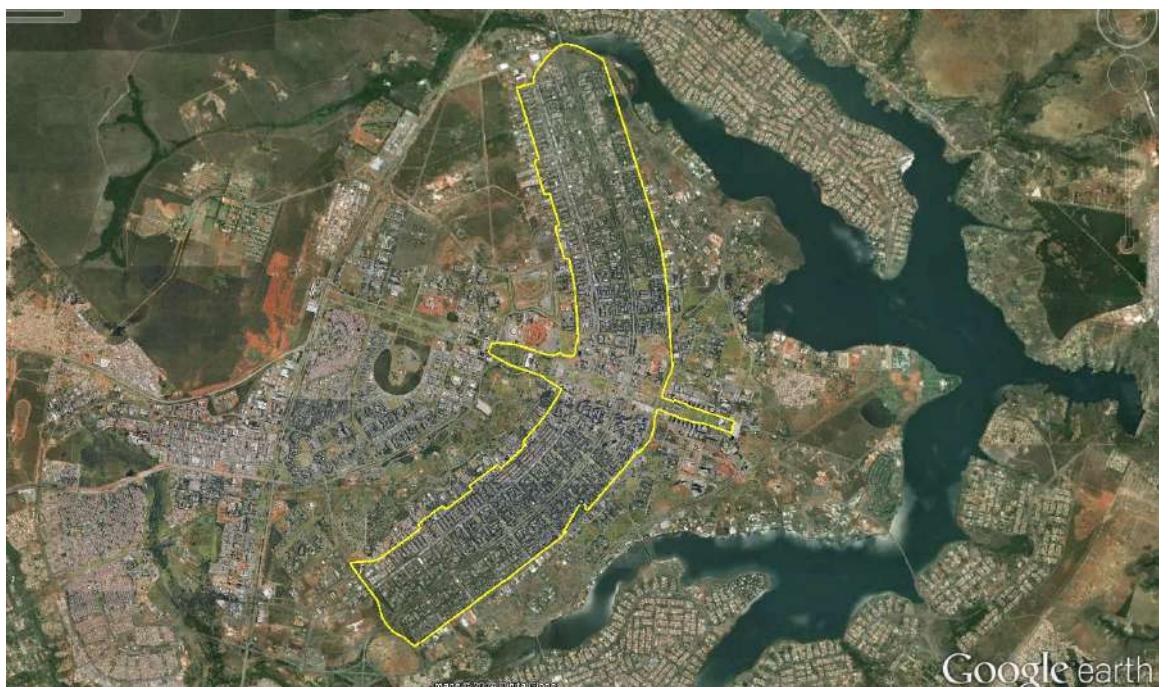
De modo equivalente muitas pessoas que se locomovem à Rodoviária (ou nela ou perto dela permanecem nas ruas, como os sem teto para dormir), mesmo que tal centralidade esteja ladeada dos três poderes, são invisibilizados pelas práticas político-econômicas permissivas ao empobrecimento, pela poucas vestes, pelos poucos documentos, ou pela baixo acesso a tudo, ou têm baixa influência no cenário político-cultural-legal a ponto de nem serem reconhecidos realmente como cidadãos.

Este cenário paupérrimo não se localiza apenas no centro proximal dos Poderes do país. É tornado invisível em todo o país. Mas abordaremos com um pouco de arte, muito brevemente, situação tão séria e complexa, como quase tudo nos estudos urbanos.

Capítulo 4 – Fluxos diários na Rodoviária do Plano Piloto e seu entorno

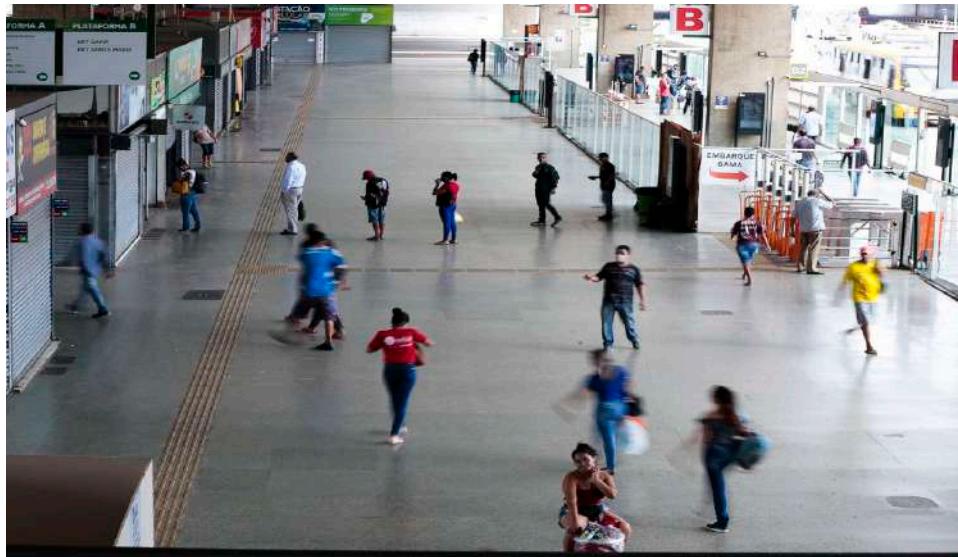
4.1 Vidas em movimento e paralisações da vida

Perto de 700 mil pessoas circulam na Rodoviária de Brasília por dia (DER/DF - 2022),



Fonte: Google Earth

Organização majestosa do Brasil inaugurada em 1960,
suas asas e seu corpo revelam o “sistema circulatório”,
de fluxos da própria vida citadina.



No acordar de Brasília, como um coração, a Rodoviária do Plano Piloto recebendo alguns passageiros que transitam por suas alas.



Em poucos minutos o movimento se faz diariamente pelos transeuntes, com desvios por inumeráveis outros como eles, se veem, muitas vezes, entre ambulantes, pedintes, vendedores de guloseimas, estudantes e trabalhadores; entre lojas, lanchonetes, corredores, pilastras, escadas, lixeiras, guichês e tapumes. Diferentemente, eles expressam perspectivas iguais e desiguais, antipáticas e empáticas.



Ao final do dia, à noite, muitos corações, numa simbiose de filas irreconhecíveis no centro da cidade, se preparam para seus últimos movimentos do dia, como a rodoviária



Para estes que estão nos fluxos de uma “normalidade” desejável pelo sistema, sonhos equiparados à “limpidez”, como em “água clara”, podem ser realizados. Após um banho, uma refeição noturna, uma possível leitura, a prática de algum *hobby*, escutar notícias, rir, brincar, ou conversar com familiares e amigos antes de dormir tais hábitos, entre outros, podem fazer parte do sono “saudável” da cidade.

Comunicações, interações, rixas, conexões, acordos e discórdias são atualmente efetivados na atualidade pela aceleração do mundo, em velocidades diferenciadas, algumas em consonância, grande parte em disputas dissonantes que estabelecem competições por posições nos espaços de trabalho, do saber, das filas, das vias, das viagens, dos deslocamentos, numa busca de estar pleno em si com o pensar e o mover no mesmo lugar, ou em contraposição à consciência sobre o que se apresenta como real.



Em antagonismo, outros tantos irão acordar assim: na Rodoviária de Brasília, mas também em outras tantas localidades do Distrito Federal e do Brasil.

São muitas pessoas que ficaram sem sua plenitude, sem suas escolhas, desprovidas de dignidade humana: tudo para que um sistema que não os sente, não os ouve, continue existindo. Quando, eventualmente, escutadas ou percebidas, essas pessoas, invisibilizadas pela normose (WEIL; LELOUP; CREMA, 2003) do sistema, são objetificadas por estatísticas, e/ou enganadas pelos que, em contextos de interesses políticos, se fazem de bons ouvintes quanto aos pedidos por votos delas, dentre outras motivações não efetivamente voltadas para interesses sociais que as contemple.

Capítulo 5 – Discussão sobre a Rodoviária do Plano Piloto

5.1 – Integrações na Rodoviária?

Em consonância com os achados de G. Velho quanto ao bairro de Copacabana, mais especificamente quanto ao Edifício Estrela (VELHO, 1975, pp. 17-56, 91-92), verificou-se entre muitos daqueles que transitam na rodoviária, principalmente entre os sem-teto, um generalizado conformismo político e um certo fatalismo da vida frente aos sistemas da vida, somadas à crença da possibilidade de ascensão social atrelada à aquisição de habilidades/virtudes (ou qualificantes de nascença genético-familiares), a tal ponto compreendendo uma enorme distância entre a vida da sociedade e a vida das categorias políticas.

Apenas como exemplos de diálogos exercidos por sem-teto transeuntes ou ocupantes da Rodoviária:

“Pessoas pobres como eu são invisíveis para o governo... fui furtado essa semana e me levaram tudo... até minha identidade... estou tentando retirar outra identidade, mas a minha primeira identidade é de Santarém... eu cato latinhas, ali, ó... eu durmo em Santo Antônio... poucos motoristas deixam eu entrar... eu tenho 50 anos, sou uma pessoa honesta, nunca roubei ninguém... não importa o que dizem, deus sabe que sou honesto.” (Ele carregava duas sacolas cheias de latinhas de alumínio que juntava para vender e pediu ajuda sem acanhamentos para as pessoas de uma das lotéricas). De toda as pessoas da fila que faziam alguma transação financeira apenas uma mulher separou algumas moedas e a ele.

Noutra fala de outra identidade excluída:

“Estou tentando um vaga para garçom, gosto de atender as pessoas bem... hoje durmo na galeria do trabalhador, desejo que dê certo...” (mostrou-se tímido, extremamente acanhado com voz miúda no seu pedido de ajuda por estar com fome).

Nesta direção de análise sobre a aceleração moderna o sentimento de exclusão, a vivência da pobreza e as frustrações diante da sociedade de consumo são experiências que aumentam o potencial de conflito e de movimentos sociais que levantam a voz contra a rejeição, pela inclusão social, com grande importância da religiosidade, principalmente do crescimento das igrejas evangélicas (VELHO, 2008B, p. 17), conjuntura atualmente acelerada pela supermodernidade.

De fato, principalmente do início das igrejas protestantes, elas lutaram, por exemplo, pela proteção à criança e pela instituição da escola como meio de viabilizar essa defesa por uma universalização escolar e pela instituição de uma educação básica (LUTERO, 1995).

Todavia, sem generalizações, as religiões mais expressivas da contemporânea supermodernidade atuam umas quanto as outras como rivais, num cenário de disputas equiparáveis às disputas de empresas em aceleradas interações, numa “guerra” por “consumidores” (fiéis seguidores) que levem para outros (possíveis consumidores) a “publicidade” (a palavra) da empresa (do templo). Tal analogia se faz de modo concreto nas disputas religiosas, no cenário político e no cenário mercadológico, empresarial e financeiro atual.

Com essa convivência de disputas, as tensões e os eventuais confrontos entre projetos individuais e coletivos expressam-se de modo particularmente dramático nas grandes metrópoles. Numa direção resolutiva, a política em seu sentido mais amplo seria o principal instrumento para a constituição de um poder público que obtenha a legitimidade necessária junto à sociedade como um todo (VELHO, 2008B, p. 21). Deste ponto, entretanto, nasce uma questão: que política seria capaz de estabelecer ações, práticas e uma realidade material justas, legítimas e não paradoxais, perante toda a sociedade, inclusive perante as dinâmicas religiosas, nos espaços de decisões políticas que em decorrência definem como serão as relações com os espaços públicos, o trânsito, a mobilidade urbana das cidades, nas famílias e nas rodoviárias?

5.2 – Uma Integração não Secular

Fazendo menção a Marcel Gauchet, Augé (1998) explícita a ideia de que a deterioração da democracia moderna se faz da identificação entre religião e sociedade. A religião seria idêntica à sociedade. A religião realmente "hierarquizou" o mundo,

incluindo o mundo social. Mas o fim dessa identicidade entre a religião e a sociedade" foi desencadeada pelo cristianismo, como uma religião do homem e não como uma religião do cidadão, definindo assim o fim daquela religião em prol de uma relativa "autonomia". Algumas sociedades se estabelecem na heteronomia, pois desejam ter deuses, leis sagradas, uma ordem inviolável das coisas. A sociedade ocidental tenta penosamente estabelecer-se no oposto de uma autonomia (AUGÉ, 1998B, pp. 111-112) com um discurso que, supostamente, se aparta da religião.

De uma das análises possíveis a presença religiosa tem um cenário e respectivo entendimento sobre o que ela seria ou não que foram estruturados não por uma espécie de oposição à secularização, mas por uma espécie de incorporação interna da religião assim reconhecida pelo Estado (GIUMBELLI, 2008, 80-101).

Trouxe assim ao espaço político-urbano-religioso conflitos que fragmentam as políticas urbanas num confronto entre a mobilidade ativa (e os serviços de transporte coletivos públicos) e a mobilidade passiva (atrelada, principalmente aos veículos automotores de uso particular) em decorrência das cisões e fragmentações pré-existentes nos cenários político-religiosos.

De uma finalização do estudo de campo desta pesquisa serão apresentados nestas últimas páginas pretéritas à conclusão interações com uma particularidade interacional nos espaços da Rodoviária que apresentaram outros novos olhares para parte dos problemas apresentados até aqui.

Nesta parte específica tive a corroboração de dois colegas do curso de Antropologia Social da UnB sem os quais essas interações localizadas, provavelmente, não teriam ocorrido como assim foram.

Buscamos, em conjunto, que tipo de iniciativas corroboravam com os sem-teto na Rodoviária e tomamos ciência que alguns grupos ali participavam em dias e horários diversos.

Entramos em contato com grupos religiosos que lá atuavam para conversar e conhecer seus trabalhos em prol dos desabrigados da localidade, mas os desencontros se fizeram sem uma explicação muito clara para nós.

Destes grupos em nossa lista existia um grupo que oferecia serviços em favor daqueles mais necessitados na Rodoviária que não exatamente se alicerçava em ideais religiosos. Fomos conferir em dias diferentes o funcionamento destas atividades.

Foi possível uma imersão à iniciativa do grupo já na exposição do desenvolvimento dos trabalhos realizados que será melhor apresentado a seguir.

5.2.1 – Banho do Bem

Uma expressão com certo cunho religioso diferenciado das normalmente tratadas no âmbito da Antropologia é o “Banho do Bem”, movimento que ocorre semanalmente, no domingo à tarde, na Rodoviária do Plano Piloto em prol daqueles que estejam em condições de vulnerabilidade e riscos de fome, de frio, de prejudicada higiene, cuidado e até saúde (principalmente bucal) por ali morarem ou viverem, muitas das vezes, por nem terem outra opção de vida melhor.

Um ônibus (modificado com 2 boxes com acesso na porta anterior para os homens e 2 boxes com acesso pela porta posterior para as mulheres) chega com várias entregas e serviços aos necessitados que desejem tais serviços e oferecimentos agregadores, sem contrapartidas.

Num primeiro momento são entregues alimentos diversos. Uma marmita de comida. Devido ao período de festas de junho e de julho foram oferecidos cachorro quente, frutas diversificadas, paçoca, pé-de-moleque, creme de milho, salgados, água entre outros.

Após este primeiro momento todos fizeram uma roda e uma oração que se fez entre crenças e descrenças que possam ali existir, sem exclusões por quaisquer posicionamentos que se façam neste sentido, comportamento que se coaduna aos pressupostos legais do Estado laico brasileiro.

Num terceiro momento, cada interessado solicita inclusão de seu nome em uma lista seja para corte de cabelo seja para tomar banho.

Por ordem de chegada, cada um é chamado ordenadamente para cortar os cabelos de acordo com a escolha de próprio gosto e/ou escolher uma peça de cada tipo de roupa (1 camisa ou 1 camiseta, 1 bermuda ou 1 calça, 1 vestido ou 1 saia, 1 sutiã, 1 calcinha, 1 cueca, 1 par de meias, 1 par de calçado, 1 cinto, 1 chapéu ou boné etc, de modo a compor no corpo um vestuário completo), tudo entregue bem dobrado, antes do banho.

Com o nome na lista cada um é chamado para tomar banho (momento em que recebe uma toalha e um sabonete para utilizarem durante o banho).

No ônibus está inserido um sistema com água para que os banhos se façam no local, interno ao ônibus.

Após o banho há uma área para que as mulheres possam se maquiar, perfumar, hidratarem a pele etc. Do lado masculino também há loções pós banho, perfume, desodorante, e creme para a pele.

Um trailer também estaciona ao lado do ônibus com serviços odontológicos (não constava nas datas em que estivermos presentes).

Ademais, kits para entrega são oferecidos com pasta de dente, escova de dente, barbeador, sabonete, mini shampoo e mini condicionador de cabelo, todos provenientes de doações.

Água potável também é oferecida a todos, tanto aos que oferecem voluntariado quanto entre aqueles que são beneficiados pelo movimento.

Uma tenda é montada também em localização à oeste da rodoviária para terapias holísticas. É aplicado tratamentos como o Johrei, o Reiki e a Auriculoterapia, sendo as duas primeiras terapias provenientes do Japão e a terceira originária da China.

É importante trazer que esse movimento nominado “Banco do Bem” foi de iniciativa de Adriana, empresária do DF com interesse em participar socialmente de alguma demanda social necessária, mas menosprezada.

Ela relata que pensou noutros grupos de necessitados como idosos, crianças, mas que foi apresentada às condições da Rodoviária por outro trabalho benficiante que foi convidada a participar a alguns anos.

Começou com a ideia de uma Van, mas sentiu a necessidade de algo maior que oferecesse algo mais adequado à demanda do local.

Amigos ajudaram a fundadora do "Banco do Bem", a pesquisar e a encontrar o ônibus.

Com o tempo, do início das atividades na Rodoviária, pessoas diferentes com o interesse comum foram se conhecendo e se organizando para ali, inclusive revezarem-se nos domingos. Noticiários e matérias em variados meios de comunicação trouxeram visibilidade, conhecimento social e agregação de novos participantes ao movimento social feito de pessoas para beneficiar outras pessoas mais carentes.

Tudo é feito por doações que são, no caso das roupas, higienizadas e lavadas noutro local, posteriormente selecionadas para que as entregas ali sejam feitas, até com cabideiros, expostos em cabides e em mesas com as peças de roupas dobradas.

Pessoas de diferentes posicionamentos religiosos, políticos, trabalhistas, filosóficos etc., se unem em uma organização própria em que todos oferecerem parte do

que é omitido pelo Estado àqueles assistidos na Rodoviária, mesmo essa prática estatal omissa não sendo uma regra comportamental generalizada.

A Agencia Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA, tomando conhecimento das atividades oferecidas pelo movimento, por exemplo, consegue com regularidade doações para os kits individuais.

Importante salientar que o movimento “Banco do Bem” não tem vinculação com qualquer CNPJ. É um movimento sem fins lucrativos, muitas vezes colocado para frente por seus participantes, doações, apoios diversos e por sua idealizadora.

Como possibilidade organizacional apartada dos modelos estatais, o “Banco do Bem” apresenta em si um modelo de atuação que mitiga parte das necessidades dos moradores e pessoas que vivem e circulam nos arredores da rodoviária.

Ao mesmo tempo apresenta um caminho de contemporização e integração entre diversificados posicionamentos sobre a religião e outros vários aspectos (várias presentes num mesmo propósito).

Posicionamentos religiosos diversos apresentaram comportamentos saudáveis entre si de modo producente e coerente quando existe um mote que ao mesmo tempo os integra e vão além dos pressupostos que fazem as religiosidades se contraporem.

Em suma, encontrou-se nesta aproximação que diversificados posicionamentos religiosos são plenamente capazes de se unirem para propósitos maiores, que se referem, por exemplo, a trazerem dignidade à pessoa humana, fato que se amplifica como possibilidade à vida como um todo.



Início dos trabalhos – “Banco do Bem” – Rodoviária do Plano Piloto – Brasília/DF

5.3 – Uma Integração política

Bem além de compreender que existem delimitações claras e bem definidas entre o que é ou não política, os antropólogos – e a antropologia – buscam investigar como confluem as inter-relações de poder, suas práticas e consequências no mundo real que, inclusive, abranjam lugares em que a política é exercida de formas as vezes imprevisíveis, e até sendo consideradas como relações políticas exóticas (ABÉLÈS, 1997, pp. 01-02).

Os enquadramentos políticos tradicionais analíticos passaram a ser transcendidos tanto por movimentos de pesquisa antropológica curiosa quanto pela assunção das investigações da ciência política no intuito de ampliar o espectro de entendimento sobre o assunto. A complexa Política Contemporânea parece ter pouca relação com universos políticos exóticos (ABÉLÈS, 1997, pp. 02-03). Entretanto, seria exatamente essa compreensão um dos motes que configuram impossibilidades atitudinais do Estado e da política tradicional institucionalizada na resolução concreta dos mais diversificados imbróglios sociais existentes atualmente?

O olhar antropológico observa o processo político pragmático com fito concomitante de interesses em acessar e exercer o poder; em usufruir de territórios e identidades que se delimitam mutuamente; e de se estabelecer em espaços de representação. Neste prumo compreender como o poder se desponta e se estabelece faz parte dos interesses da Antropologia (ABÉLÈS, 1997, p. 04).

Mas seria apenas isso? Ou ao seu modo, se tratando mais especificamente da Antropologia Política, a ciência antropológica tem em si instrumentos analíticos próprios e olhares distintos para lidar com as questões e problemáticas equiparadas às enfrentadas pela ciência política, seja perante as instituições e suas inter-relações políticas, seja do palco em que se estabelecem performances e jogos de símbolos políticos que criam arquétipos midiáticos desejáveis para se eleger em rituais como representante, seja de novas formas de ver o Estado “como seria vê-lo por baixo?” (ABÉLÈS, 1997, pp. 04-17).

Existiriam outros ângulos relevantes para se observar a política, como o poder, o processo político, o direito, o direito à cidade, as instituições, a representação e o ser humano atrelado a tudo isso que se movimenta do espaço em aceleração?

Como já mencionado, o “banho do bem” apresentou-se como um *locus* de um objeto específico (a Rodoviária do Plano Piloto) que reúne agentes diferentes com um *ictus* (vontade) em comum. Segundo o próprio movimento e seus integrantes, o “bem”,

um bem específico que carreia a si mesmo outras práticas e expressividades político-sociais que agregam a outras existências aspectos sócio-políticos.

Numa breve desaceleração contextual, para cada indivíduo da modernidade a própria identidade se vincula a documentos que o elevam ao status de cidadão, seja pela posse da identidade, do cadastro de pessoa física, do passaporte, da carteira nacional de habilitação, do título de eleitor, da carteira de trabalho ou outro documento de habilitação profissional que representam, certificam, indexam a uma base de dados, identificam e concedem poderes a seu portador. Ao mesmo tempo, a falta de documentos retira o nome do indivíduo do mundo cidadão, de uma “consciência brasileira” (PEIRANO, 2006, pp. 25-49) e de uma identificação humana que somente apresentando seus documentos mereceria solidariedade e respeito no espaço e no tempo da supermodernidade.

Seriamos os documentos que portamos ou o que somos deixaria de ser sem eles?

A antropologia política, neste sentido, aponta caminhos que se diferenciam do plano das definições tradicionalistas da política que apresenta, por exemplo, com fito no voto, como se dá a fidelidade e infidelidade partidária. Se presentes, trocas, favores e ajudas definem ou não conexões e desconexões partidárias. Como ocorrem e se fazem as campanhas políticas, como se definem os votos, e como ocorrem a posse e a perda de cargos políticos (PALMEIRA & GOLDMAN, 1996, pp. 244-248).

Todavia, o voto daqueles que quase não tem acesso a direitos básicos, que são excluídos de um convívio humano digno e justo, que são apartados de quase todos os direitos previstos pela Constituição Federal no seu dia-a-dia de fato considerariam a própria vida como oportunidade neste mundo em que eles são posicionados estaticamente no espaço/tempo identitário, político e social de acelerações frenéticas usufruídas pelos incluídos nos sistemas do mundo, ou negariam a própria existência, por exemplo, com o uso de narcóticos, de expressões autoflagelantes, perigosas contra si e contra os demais a sua volta?

De perspectivas eleitorais locais hierarquizações que impossibilitam o ideário de igualdade social, atrelada ao trino liberdade, igualdade e propriedade, compromissos, favores e promessas; da percepção de eleitores, como “boa pessoa” ou não, referente à apresentação do político em público em “festas”, e os relacionamentos dinâmicos entre as esferas locais e estaduais, em conjunto, apresentam e definem o cenário das dinâmicas das políticas locais (CHAVES, 1996, pp. 127-156), que inclusive se tornam mais excludentes, principalmente a estas pessoas já excluídas dos espaços.

Quando aspectos locais, de uma relativa micropolítica são definidas de forma contraditória e ineficiente, quando se expõe à mesa o que a política deveria ser, a macropolítica se apresenta numa forma de espelhamento do que se faz em esferas políticas inter-relacionais observadas entre as pessoas. Essas dinâmicas acabam por estabelecer desdobramentos fáticos paradoxais que se fazem noutras instâncias da vida coletiva e individual, principalmente entre aqueles “cancelados”, entre aqueles em condição de vulnerabilidade social.

Discursos de ataques em escalas variadas se fizeram nas diversas mídias de informação e comunicação de forma a aglutinar grupos diferentes, mas unidos por seus ideais próprios de defesa e por se sentirem apartados, além de polarizações discursivas morais, estéticas, ideológicas que invertem e que empurraram a sociedade para extremos que dividiram o país (CESARINO, 2020, pp. 91-120).

A cisão social para conquistar com discursos de ódio com uma linguagem definida como fascista que:

“...articula uma série de sintagmas e vocábulos que, por repetição e saturação, normaliza o improvável, o inumano, o ilógico e o irracional, rebaixando o nível do debate político e constituindo-se em indispensável elo de união entre os indivíduos em processo de fascistização.” (TEIXEIRA DA SILVA, 2019, p. 45).

São discursos e ideias que dividem e direcionam mulheres e homens em correlações feitas por caixas morais (tradicionalistas), sentimentais (atrelada à segurança), estéticos (que constroem e diferenciam tipos) assim estabelecendo (indesejados tipos informacionais, educacionais, familiares, religiosos, filosóficos, de auto definição de gênero e de direcionamento internacionalista) inimigos da extrema direita (TEIXEIRA DA SILVA, 2019, pp. 45-64).

Considerando as condições básicas para interagir com o mundo externo a si supostamente num pleno exercício das próprias possibilidades, assim integrando-se ao princípio da dignidade da pessoa humana, os moradores da Rodoviária e arredores, muitas vezes não são contemplados com uma vida justa, muito pelo contrário. Faltam condições de saúde, de segurança, de educação, de trabalho, de moradia, de acesso à cultura, de acesso à mobilidade urbana etc. Inexistem condições de vida adequadas, principalmente neste local que para eles ondula entre um lugar e um não-lugar da supermodernidade acelerada, para poderem usufruir plenamente dos direitos civis, políticos e sociais

previstos pela Carta Magna e que deveriam ser garantidos pelo Estado brasileiro (mas que de modo fático, são negados), incluindo a estes o direito à cidade, e obviamente, à Rodoviária.

É importante pontuar que tais reflexões se fazem num *locus* que ladeia o centro de poder do país. Que centraliza muitos dos fluxos da cidade (que os excluem) e do trânsito do Distrito Federal por motivos coletivos e individuais diversos.

Que tipo de “banho” seria necessário para se propugnar uma renovada gramática político-cultural-religiosa (de um novo rearranjo social), diferenciada a tal ponto que alcançasse plenamente aqueles considerados cidadãos, mas que atualmente se encontram ainda mais apartados da política por agora também estarem alijados da política que existe nas mídias sociais e demais tecnologias da informação e comunicação? Que no âmbito da Rodoviária, num processo político de privatização tende a excluir, como política pública da supermodernidade, não apenas os sem-teto e pessoas mais carentes da sociedade brasiliense, mas aqueles ambulantes e permissionários que hoje atuam com seus trabalhos na Rodoviária, além de todos aqueles do Distrito Federal e da RIDE que não mais tenham condições de acessar a Rodoviária por seus impeditivos comércio-estruturais-econômicos.

Na falta, falha, ou omissão, da política tradicional e da religiosidade em disputas diversas que se alimentam de impostos previstos no direito tributário que incidem em todo o país, existiriam hipóteses organizacionais que viabilizariam aos excluídos da urbanidade a dignidade que a própria lei pressupõe dever ser isonômica? Como desfazer o direcionamento polifônico privatista que tergiversa a Rodoviária do P. P. em um não-lugar que retira a criourbanidade para estabelecer explorações violentas advindas dos pressupostos colonialistas contra os escravizados no Brasil, que nem os próprios corpos e identidades possuíam frente aos seus senhores?

Conclusão

As perspectivas apresentadas no corpo deste estudo apontam complexas redes de comunicação polifônica vinculadas à aceleração da supermodernidade, às interações perceptivas dos usuários, às compreensões de vários transeuntes, aos projetos conformados em publicidade ou em arames e formas asfálticas, concretas de um centro citadino que concentram fluxos veiculares e de seus passageiros entre outros andarilhos de interesses diversos com interações supermodernas de lugares/não-lugares (quando à mesma espacialidade rodoviária) que se relacionam, respectivamente, da materialidade transmutada pela velocidade energética tecnológica que transporta o ambiente (móvel ou imóvel) acelerado ao não-lugar que desagrega, distanciando-o do lugar que integra.

É possível apontar que entre as pessoas que estabeleceram conversas que o assunto das desigualdades sociais é de grande interesse e merece ser tratado e amplamente debatido por ser reconhecida a importância do tema à sociedade. E que a percepção dos entrevistados faz um paralelo com a teoria específica, entretanto, indo muito além dela em suas particularidades diárias a ponto de apresentar que a realidade de exclusão também vai muito além das definições puras quanto às desigualdades sociais urbanas.

Os achados das pesquisas se comunicam com grande parte dos discursos dos interlocutores de tal modo que pesquisar a Rodoviária, o trânsito do transporte público, de outros modais de mobilidade e as percepções dos usuários da Rodoviária do Plano Piloto quanto às desigualdades sociais demonstra-se um esforço com importância à clareza de aspectos que se relacionam à conjuntura planejada, mas fragmentada, de uma criourbanidade da Capital Federal, e do próprio ambiente de locomoção urbana, em iniciativas de suspensão privada para que o espaço público seja explorado e tornado excludente.

Acrescenta-se da apresentação visual atrelada a algumas informações coletadas em campo informações circunstanciais importantes na compreensão perceptiva das assimetrias sociais, dos conflitos sociais complexos que se apresentam no espaço urbano rodoviário atrelado ao sistema mundo em suas prerrogativas atreladas ao Brasil e à Brasília.

Pontos apontados por um discurso geral dos autores referenciados apresentam que corrupções e violências competitivas simbólicas, táticas, estruturais, fáticas (materiais ou menos materiais) no âmbito da política urbana que estabelecem espacialidades urbanas

(como a Rodoviária do Plano Piloto) também em concorrências de incertezas, inseguranças, conflitos, violências e exclusões que estabelecem o contexto contraditório de disputas pelo espaço público rodoviário em sua modalidade central.

O contexto de aceleração tecnológica supermoderna empurra de forma agressiva a humanidade para um caminho incerto perante as próprias escolhas, em múltiplos sentidos, inclusive quanto as suas relações complexas referentes à mobilidade, ao transporte e ao trânsito.

A privatização de tudo que é público (caso também da Rodoviária) impõe um apagamento das múltiplas vozes públicas em favor de uma minoria de vozes privadas, assim estabelecendo conflitos polifônicos complexos e destrutivos.

As principais vozes em conflitos na Rodoviária são políticos do executivo e do legislativo distrital, grandes empresários, permissionários (comerciantes), ambulantes, passageiros e pessoas em condição de vulnerabilidade.

Na esfera da Rodoviária observou-se conflitos entre interesses de grandes empresários e de parte do poder público pela privatização de um lado (que estão em pequenas parcelas adentrados no modo de pensar de usuários, passageiros, transeuntes, motoristas, permissionários e até sem-teto) em contraposição à maioria populacional (usuários, passageiros, transeuntes, motoristas, ambulantes, permissionários e pessoas em condição de risco) cientes da privatização vencida na Câmara Legislativa do DF.

Mas em suma, quem tem voz possui dinheiro, poder ou visibilidade posicional organizacional. Os demais, em sua maioria, são silenciados. O que faz tão importante as pesquisas urbanas com este mote polifônico, inclusive para corroborar com novos olhares, às instituições e à sociedade é apresentar os fluxos contraditórios que mobilizam a realidade urbana.

Aceitar a privatização da rodoviária é apresentar a falta de memória que a rodovia é exemplo. Assim sendo rever os fluxos de informações velozes que nos movem à insegurança de uma inversão de autonomias, entre as inteligências artificiais e as nossas, é de suma importância, pois as vozes que fazem o mundo girar ainda não são as coletivas.

Assim sendo, a aceleração de tudo tende a ser tamanha que o ser humano (consumido) talvez passe a ser memória nos sistemas digitalizados autônomos.

A insustentabilidade da desintegração da multimodalidade no DF é desdobramento do interesse de manter os fluxos de riqueza na direção de continuidade de um passado explorador que tende a se comprimir no futuro de forma a, num dado ponto

e instante, todo lugar tenderá à ruína, como as outras civilizações antigas da humanidade, se as escolhas continuarem com os moteis excludentes do passado.

Lugares, portanto, se fazem onde a integridade humana se faça consigo, com os demais, com a história, com o presente e com um futuro coerente.

Ao mesmo tempo os não-lugares (multiplicados no presente) estabelecem fragmentações, desintegrações internas, com os outros e com os tempos passados, presentes e futuros.

Ou lidamos seriamente com a integridade sempre presente do todo, ou estamos fadados a desintegração da humanidade que ainda existe em cada um de nós, mas tende a se esfacelar pelas nossas escolhas desagregadoras.

Assim sendo o mundo é a cidade, como a cidade é a rodoviária, como o mundo é também a rodoviária. E a rodoviária também é expressão do mundo, e ao mesmo tempo expressão de todos nós.

O mundo conhecido, nós o fazemos, da mesma forma que cada um de nós é moldado neste mesmo mundo.

Se há pobreza, violências, exclusões e desigualdade injustas no mundo é por nele assim exercermos nossas possibilidades de exercer a realidade, coligada e mais perceptível pela aproximação que a aceleração urbana possibilita observar quando também acelerado, mas deixa de perceber aquelas pessoas ou coisas em outras velocidades/acelerações relativas.

A Brasília e a Rodoviária colocadas num estado de criourbanidade especulativa congelante tendem a fissurar com o calor, a energia e a velocidade de fluxos capitalistas que ignoram o ser humanos e chegam de todas as direções.

Neste sentido, políticas públicas em prol de uma efetiva desconcentração de serviços públicos e postos de trabalho tendem a desconcentrar o trânsito do DF trazendo benefícios logísticos, operacionais, assim reduzindo acidentes, investimentos nas vias e até consumo de energia para o deslocamento diário da sociedade brasiliense. Fato teórico que poderá corroborar com uma mobilidade mais pautada na mobilidade ativa, inclusive trazendo saúde e um padrão de desenvolvimento menos poluente às cidades envolvidas.

As cidades polifônicas (ou não, quando menores) se tornarão cada vez mais lugares de encontro; e não mais, cada vez mais, lugares de desencontros acelerados em múltiplos sentidos. Inclusive seus modais de mobilidade tenderão a se aperfeiçoarem trazendo mais vida a seus participantes.

Entre as principais barreiras para tal feito é a aceitação de um mundo competitivo, cada vez mais acelerado. Antes moderno, hoje supermoderno, amanhã, talvez, não-biológico, talvez apenas tecnológico e protético.

A velocidade é tamanha que nossas memórias estão ficando fora do presente. Não estamos mais onde nossos corpos estão. O pensamento está de um lado, as emoções de outro lado, o corpo num terceiro lugar, enquanto a memória tende a se apagar de tal forma que humanos deixaram de reconhecer outro humano, numa espécie de perda de humanidade.

Neste sentido, fazer algo como se para um alienígena fosse é negar a própria condição humana. Sendo eu usuário de quase todos os modais de mobilidade urbana ver, por exemplo, os números – em km – sendo colocados na frente da segurança dos ciclistas do Distrito Federal é a gestão publica brasiliense sobre o assunto ir na contramão da tendência mundial que busca promover um padrão de mobilidade integrada, segura e plena para seus usuários.

Reduzidos a números, a algoritmos, da supermodernidade quântica virtual a clareza sobre a importância do próprio corpo como um espaço que ocupa espaços urbanos merece reflexões para uma redefinição coerente destas relações com a própria vida.

Considerando que vige um padrão de falta, falha, ou omissão da política tradicional que versa o mundo e da religiosidade que estabeleceu parcela do modo de pensar escolarizado do presente, as duas convergindo em disputas diversas que se retroalimentam dos esforços humanos, a saída que traria integridade a todos possivelmente seria desfazer este mundo concorrencial e acelerado de desintegração de tudo, inclusive da natureza que somos também.

As políticas observadas pelas ciências expõem em suas práticas incongruências que merecem atenção. A Antropologia, neste sentido, parece ter o potencial de ver diferentemente os atuais cenários, o que por consequência, possibilita rearranjar a possibilidade de cenários futuros diferenciados.

Opções que ofereçam bem-estar a todos, ou que de fato viabilizem isso, podem apontar para caminhos distintos dos arranjos institucionalizados pelas leis, burocracias e políticas estatais do presente. A escolha do que será o amanhã pode ser estabelecida por algo além do que atualmente vige.

Para resultados diferentes (melhores) serem alcançados é necessário fazermos escolhas e tomarmos diferentes decisões fáticas (com fulcros também diferentes). Ou as políticas urbanas são outras ou os resultados urbanos desagregadores, sectários e

excludentes (produtores de violências diversas, em amplo sentido) serão os mesmos, desdobrados conforme o tempo passe.

Desta pesquisa verificou-se a carência de estudos quanto ao objeto deste estudo, fato dificultado por algumas faltas de acesso informacional quanto a algumas instâncias do poder público com informações sobre o assunto – transporte público rodoviário do DF.

A integridade não se faz apenas de uma suposição interna a cada ser, se faz também daquilo que expressamos coletivamente em nossas realidades que acabam por retroalimentar a nossa existência daquilo que exteriorizamos, assim estabelecendo ciclos de agregação e plenitude a todos, ou de desagregação e infelicidade a todos, em multifacetadas hierarquizações criadas.

Assim, política e religião, quando movidas por algo coerente, sem paradoxos, podem juntas, sim, estabelecer mudanças benéficas a todos.

Como diria Illich (2006, p. 340) a libertação se faz da compreensão da realidade. “na medida em que demanda mais energia para impulsionar alguns indivíduos na sociedade com maior aceleração, precipita a corrupção irreversível do patrimônio, do tempo livre e da autonomia pessoal” (ILLICH, 2006, p. 340).

Estamos, com o uso dos diversos tipos tecnológicos, nos acelerando, aumentando o ritmo de tudo. Mas se incrementos em ansiedades, estresses, doenças, infelicidades, inseguranças e até taxas de suicídios ainda não nos contém, será que apenas o fim da linha nos frenará?

Ou a Supermodernidade realinha-se sobre seus pressupostos fragmentadores sociais ou o mover e o criar humano tende a zero pela imposição de uma ultra aceleração tendente ao infinito inalcançável pela biologia/fisiologia/psiquê humana nas várias instâncias interacionais, talvez, com um futuro próximo.

Este estudo antropológico foi uma oportunidade desafiadora e satisfatória de apresentar as pluralidades expressivas da Rodoviária do Plano Piloto perfazendo uma breve apresentação deste monumento arquitetônico, estrutural, lugar/não-lugar de polifonias em disputas diversificadas; como são exemplos as definições criourbanas, engessadas, embalsamadas de Brasília e destas localidades aquecidas em necropolíticas capitalistas, posicionadas para que estes ambientes, como um lugar/não-lugar de diferentes disputas polifônicas pelo monopólio fonético-discursivo do capital político-econômico autocrático que acabou definindo a Rodoviária como não-lugar a ser explorado por interesses a favor restringir espacialidades na zona central de mobilidade do DF, periferizando seus anteriores ocupantes, como foi o colonialismo no Brasil quanto

aos indígenas, em necropolíticas coloniais, repetidas atualmente com a necropolítica da modernização, da exclusão daqueles da sociedade brasileira já excluídos, da decisão estatal de fortalecimento das desigualdades e injustiças sociais, da política que se move veladamente pela consecução de assimetrias sociais injustas que ainda retroalimentam, em escalas diferentes, a “política” urbana da capital, do Brasil e do mundo.

Numa breve menção ao livro *Cidades para pessoas* (GEHL, 2013), refletindo sobre algumas de suas apresentações e avaliações, cidades direcionadas para pessoas são democráticas, suas áreas públicas são de acesso público, a todos. Em contraposição, cidades direcionadas a veículos, a edifícios, às acelerações capitalistas e tecnológicas de modo a desrespeitar a cidadania e os cidadãos que constituem a cidade, que em essência deveria abranger todos seus componentes. É importante ter claro que estas mesmas palavras, cidadania, cidadãos e cidade têm suas conexões inequívocas, que não deveriam ser corrompidas por interesses questionáveis quanto ao uso de poder.

Referências

- ABÉLÈS, Marc. **La antropología política: nuevos objetivos, nuevos objetos**. Tradução “Political anthropology: new challenges, new aims”, International Social Science Journal, 153: pp. 319-332, 1997;
- ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos. **Cadernos Técnicos**. Disponível em: <<http://www.antp.org.br/biblioteca-vitrine/cadernos-tecnicos.html>>. acesso em: 03 nov. 2023;
- AUGÉ, Marc. **El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro**. Col. EL MAMÍFERO PARLANTE. Serie Menor. 2^a ed. Barcelona. Ed. Gedisa S.A. 1998A;
- _____. **Elogio de la bicicleta** (Libertad Y Cambio) - Ed. Gedisa S.A. 2015;
- _____. **Hacia una antropología de los mundos contemporáneo**. GEDISA, 1998B;
- _____. **Por uma antropología de la movilidad**. GEDISA, 2007;
- _____. **Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Trad. Maria Lúcia Pereira, Campinas: Papirus, 2012;
- BANHO DO BEM. Disponível em 20 de junho de 2021. **Banho do Bem**. <https://www.facebook.com/banhodobembsb/?locale=pt_BR>; acesso em 10 de maio de 2023;
- BARONE, A. C. C. **Team 10: arquitetura como crítica**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2002;
- BARROS, Matheus de Carvalho. **Neofascismo e Neoliberalismo: O Fenômeno Bolsonaro**. Revista Ensaios, v. 17, jul-dez, 2020, p. 136-158;
- BERTHOLINI, Frederico; CABELLO, Andrea; NOGALES, Ana Maria; RENNÓ, Lúcio; VIANA, Guilherme. **Relatório de Desigualdade da Mobilidade Urbana no Distrito Federal**. publicado no sítio do observadf em 2022. Disponível em: <https://observadf.org.br/wp-content/uploads/2022/12/relatorio_mobilidade_final_revAM-Pronto.-1.pdf> acesso em 30 de outubro de 2023;
- BITTER, A. S. B. D., **Dossiê: deslocamentos urbanos: fluxos, trajetos e projetos**. Antropolítica, Niterói, n. 32, p. 11-17, 1º sem. 2012;
- BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil, compilado até a Emenda Constitucional nº 105/2019. Brasília, DF: Senado Federal, 2020. 397 p;

- _____ . ANTT. **Ônibus do entorno terão embarque e desembarque na Rodoviária do Plano Piloto.** Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/resultado/-/asset_publisher/m2By5inRuGGs/content/id/120809>. acesso em: 30 out. 2023A;
- _____. SENADO. **JK é, ainda hoje, um dos políticos mais admirados pela população.** Disponível em: <<https://www.senado.gov.br/noticias/especiais/brasilia50anos/not04.asp>> acesso em: 10 nov. 2023C;
- CANEVACCI, Massimo. **A cidade polifônica: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana.** 2. Ed. São Paulo: Studio Nobel, 2004 (reimpressão de 2011);
- _____. (Org.). **Polyphonic Anthropology – Theoretical and Empirical Cross-Cultural Fieldwork.** Rijeka, Croácia: IntechOpen, 2012;
- _____. (Trad. Helena Coimbra Meneghelo). **Sincrética. Explorações etnográficas sobre artes contemporâneas.** 1. Ed. São Paulo: Studio Nobel, 2013;
- CASTELLS, Manuel. **A questão urbana.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2006. pp. 459-487;
- CAVALCANTE, P. **A questão da desigualdade no Brasil: como estamos, como a população pensa e o que precisamos fazer.** DF: IPEA, 2020, 40 p. (Texto para Discussão n. 2593);
- CESARINO, Letícia. 2020. **Como vencer uma eleição sem sair de casa: a ascensão do populismo digital no Brasil.** Internet & Sociedade 1(1): pp. 91-120;
- CHAVES, Christine A. 1996. **Eleições em Buritis: A Pessoa Política.** In. Palmeira, M. & Goldman, M. (orgs.). 1996. Antropologia, Voto e Representação Política. Rio de Janeiro: Contra Capa;
- CODEPLAN. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio – PDAD.** Brasília, Maio/2022. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/PDAD-DF_2021.pdf.htm>. Acesso em: 20 out. 2023;
- CORREIO BRASILIENSE – Cidades. Mobilidade segue limitada para pedestres e ciclistas, concluem especialistas. Publicado em 13/09/2023 às 07h25. Disponível em <<https://www.correobraziliense.com.br/cidades-df/2023/09/5124770-mobilidade-segue-limitada-para-pedestres-e-ciclistas-concluem-especialistas.html>>. Acesso em: 03 nov. 2023;
- CORULLON, Martin. A plataforma rodoviária de Brasília: infraestrutura, arquitetura e urbanidade. 2013. Dissertação (Mestrado em Projeto, Espaço e Cultura) - Faculdade de

Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. doi:10.11606/D.16.2013.tde-14082013-142012. Acesso em: 2023-12-20;

COSTA, Lucio. Brasília, cidade que inventei. **Relatório do Plano Piloto de Brasília (IPHAN)**. 4^a Ed. – Brasília: 2018. Publicado no sítio do IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/lucio_costa_miolo_2018_reimpressao_.pdf>. acesso em: 19 ago. 2023;

DER/DF - Departamento de Estrada e Rodagem do Distrito Federal. “**Grades de proteção da Rodoviária do Plano Piloto são reformadas**”; publicado em 10/10/22 às 13h28. Disponível em: <<https://www.der.df.gov.br/grades-de-protectao-da-rodoviaria-do-plano-piloto-sao-reformadas/>>; acesso em 26 de outubro de 2022;

DETRAN/DF – Departamento de Trânsito do Distrito Federal. **Base de dados sobre acidentes de trânsito**. 2023;

DUTRA, Renata Queiroz; LIMA, Renata Santana. **Neofascismo, neoliberalismo e direito do trabalho no governo Bolsonaro**. Rev. Direito e Práx., Rio de Janeiro, Ahead of Print, Vol. XX, N. X, 2022, p.1-35;

ECKERT, C; RECHENBERG, F; e ROCHA, A. L. (Orientadora). **Etnografia na Rodoviária: Fluxos e trajetórias sociais em um espaço cosmopolita**. Iluminuras.v.6 nº13 (2005);

ESTADÃO - Mobilidade. “**Brasileiro caminha quase 2 km para chegar no trabalho**” publicado no sítio do Estadão em 27/06/23. Disponível em: <<https://mobilidade.estadao.com.br/meios-de-transporte/a-pe/brasileiro-anda-a-pe-quase-2-km-para-chegar-no-trabalho-diz-estudo/>>; acesso em 23 de outubro de 2023;

FLUXO MÍDEA. Mídia digital da Rodoviária do Plano Piloto – Brasília/DF – Kit comercial; 2019);

FOLHA DE S. PAULO. 'Linhas de desejo': os caminhos inventados por pedestres na cidade feita para carros. Disponível em 2022 <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2022/12/linhas-de-desejo-os-caminhos-inventados-por-pedestres-na-cidade-feita-para-carros.shtml>>. Acesso em 20 de outubro de 2023;

. **Viaduto de principal via de Brasília desaba; não há relato de vítimas**. Disponível em 06/02/2018 <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/02/trecho-de-principal-via-expressa-de-brasilia-desaba.shtml>>; acesso em 01 de dezembro de 2023;

- FREHSE, F. (2018). **A rua no Brasil em questão (etnográfica)**. Anuário Antropológico, 38(2), pp. 99–129;
- GAGO, Veronica. 2011. **De la invisibilidad del subalterno a la hipervisibilidad de los excluídos. Um desafio a la ciudad neoliberal**. Nómadas 35: 49-63;
- GAVA, R. **Deitado eternamente em berço esplêndido... A questão da riqueza na estrutura da desigualdade brasileira: Como os ricos atuam na sociedade**. Doutorado em Ciência Política pela UFF, Niterói, 2018;
- GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013;
- GIUMBELLI, E. **A presença do religioso no espaço público: modalidades no Brasil**. Religião e Sociedade, Rio de Janeiro, no 28 (2), p. 80-101, 2008;
- GONÇALVES, José Reginaldo Santos; BITAR, Nina Pinheiro; GUIMARÃES, Roberta Sampaio. **A alma das coisas: patrimônios, materialidade e ressonância**. Rio de Janeiro: Mauad: FAPERJ. 2013;
-
- _____. **Antropologia dos objetos: coleções, museus e patrimônios**. - Rio de Janeiro, Ed. Garamond Ltda, 2007A;
-
- _____. (Org.) FILHO, Manuel Ferreira Lima, ECKERT, Cornelia, BELTRÃO, Jane Felipe. **Antropologia e patrimônio cultural: diálogos e Desafios contemporâneos**. Blumenau: Nova Letra, 2007B;
-
- _____. **A Retórica da Perda - os discursos do patrimônio cultural no Brasil**. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ; IPHAN, 1996;
-
- _____. **Ressonância, materialidade e subjetividade: as culturas como patrimônios**. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 11, n. 23, pp. 15-36, jan/jun 2005;
- ILLICH, Ivan; rev. de Valentina Borremans, Javier Sicilia. **Obras reunidas I**. México: Fundo de Cultura Econômica, 2006;
- KUBITSCHER, Juscelino. 1902-1976. **Por que construí Brasília / Juscelino Kubitschek** (Coleção Brasil 500 anos) - Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000;
-
- _____. **Sentido Democrático de uma Campanha**. Belo Horizonte, 1955;
- LAVINAS, L. et al. **Percepções sobre desigualdade e pobreza: o que pensam os brasileiros da política social**. Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2014;
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001;

LUTERO, Martinho. **Obras Selecionadas; Volume 5: Ética: Fundamentos, Oração, Sexualidade, Educação, Economia**; São Leopoldo: Sinodal; Porto Alegre: Concórdia, 1995;

MAFRA, Patrícia Delgado. **Camelôs cariocas**. In: Rio de Janeiro: cultura, política e conflito. VELHO, Gilberto (org.). Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008A, pp. 169-181;

MENEZES, Marilene Resende de. **O lugar do pedestre no Plano Piloto de Brasília**. 2008. 209 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2008;

METRÔ/DF. Atualizada em 12/10/23. Disponível em: <https://metro.df.gov.br/wp-content/uploads/2021/05/Carta_Annal_2021.pdf>; acesso em 01 de novembro de 2023A;

_____. Atualizada em 12/10/23. Disponível em: <https://metro.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Carta_Annal_2022.pdf>; acesso em 01 de novembro de 2023B;

_____. Atualizada em 12/10/23. Disponível em: <https://metro.df.gov.br/wp-content/uploads/2023/05/Carta_Annal_2023.pdf>; acesso em 01 de novembro de 2023C;

_____. Atualizada em 14/02/23. Disponível em: https://metro.df.gov.br/wp-content/uploads/2023/02/Carta_de_Servicos_ao_Cidadao_2023.pdf; acesso em 01 de novembro de 2023D;

METRÓPOLES. “**Mais da metade da população do DF utiliza carro para ir ao trabalho**”; publicado no sítio do METRÓPOLES em 12/07/22 às 02h30. Disponível em: <<https://www.metropoles.com/distrito-federal/mais-da-metade-da-populacao-do-df-utiliza-o-carro-para-ir-ao-trabalho/>>; acesso em 28 de outubro de 2023;

MYERS, David G., Jean Twenge. **Social Psychology**. 14th ed. New York: Mc-Graw-Hill, 2022;

PALMEIRA, M. & GOLDMAN, M. **Apresentação**. Antropologia, Voto e Representação Política. Rio de Janeiro: Contra Capa, 1996;

PEIRANO, Mariza G.S. **De que serve um documento?**. In. Moacir Palmeira & César Barreira (orgs). Política no Brasil: visões de antropólogos. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 2006;

PIRES, L. (2018). **Transportes públicos e representações sobre mobilidade social: possíveis percepções a partir do Rio de Janeiro e de Buenos Aires**. Anuário Antropológico, 38(2), pp. 165–193;

QUIRÓS, Julieta (Resenha). “BORGES, Antonádia. 2004. **Tempo de Brasília: etnografando lugares-eventos da política**. Rio de Janeiro: Relume Dumará. 194 pp.” **MANA** 10(2):415-438, 2004;

RADU, Cosmin. Frontier Effects and Tidemarks: A Commentary in the Anthropology of Borders. In: Massimo Canevacci (Org.). **Polyphonic Anthropology – Theoretical and Empirical Cross-Cultural Fieldwork**. Rijeka, Croácia: Ed. IntechOpen, 2012;

REIS, Carlos Madson; VASQUES, Claudia Marina e RIBEIRO, Sandra Bernardes (Orgs.). **Relatório do Plano Piloto de Brasília** – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil) (Iphan) Superintendência do Iphan no Distrito Federal, Secretaria de Estado de Cultura do Distrito Federal. Brasília, DF: Iphan-DF, 2018, 140 p.;

ROMANO, A. Which Interdisciplinarity? Anthropologists, Architects and the City. In: Massimo Canevacci (Org.). **Polyphonic Anthropology – Theoretical and Empirical Cross-Cultural Fieldwork**. Rijeka, Croácia: Ed. IntechOpen, 2012;

SAJI, Motohide. **To Experience Differently: On One Strand of Kant’s Anthropology**. “In: Massimo Canevacci (Org.). Polyphonic Anthropology – Theoretical and Empirical Cross-Cultural Fieldwork. Rijeka, Croácia: IntechOpen, 2012”;

SASSEN, Saskia. **Territory, Authority, Rights. From Medieval to Global Assemblages**. Princeton e Oxford: Imprensa da Universidade de Princetons, 2006;

SEMOB/DF – Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF. **Ciclomobilidade - Malha ciclovária do Distrito Federal**. Disponível em 07/2023 <<https://semob.df.gov.br/bicicletas-compartilhadas/>>; acesso em 12 de outubro de 2023A;

. **Dados do STPC/DF**.

Atualizado em 07/11/2023 <<https://semob.df.gov.br/dados-do-sistema-de-transporte-publico-do-df/>>; acesso em 10 de novembro de 2023B;

. **Estudo de Concessão da Gestão da Rodoviária do Plano Piloto – Estudos de Mercado, 6, Rev. 1**. Disponível em 2020 <https://www.semob.df.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/Cad-6-Rodov-Estudos-de-Mercado-Rev-01_limpo.pdf>; acesso em 17 de outubro de 2020;

. **Mapa Cicloviário do DF**.

Disponível em 07/2023 <https://www.semob.df.gov.br/wp-content/uploads/2017/11/Mapa_cicloviario_jul_2023_vs3.pdf>; acesso em 10 de novembro de 2023C;

. Croquis e Desenhos –

Complexo Rodoviária do Plano Piloto. Disponível em 07/2023 <<https://www.semob.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/>>; acesso em 10 de novembro de 2023D;

SINPRO/DF. Ato Público contra a Privatização da Rodoviária do Plano Piloto nesta quarta-feira, 1º/11. Disponível em 01/12/2023 <<https://www.sinprodf.org.br/ato1/>>; acesso em 02 de dezembro de 2023;

TAVOLARI, Bianca. **Direito à cidade: uma trajetória conceitual.** Novos Estudos, n. 104, 2016, pp. 93-109;

TEIXEIRA DA SILVA, Francisco C. **O discurso de ódio: análise comparada das linguagens dos extremismos.** Revista NuestrAmerica 7(13): pp. 45-64, 2019;

TEMBICI. **A Tembici e a Claro agora estão juntas em Brasília.** Atualizado em 14/10/2023 <<https://brasilia.tembici.com.br/>> acessado em 14 de outubro de 2023;

VELHO, Gilberto. **A Utopia Urbana – Um Estudo de Antropologia Social.** 2ª Ed. Rio de Janeiro: ZAHAR, 1975;

_____. **Antropologia urbana: interdisciplinaridade e fronteiras do conhecimento.** Mana, v. 17, p. 161-185, 2011;

_____. **Metrópole, cultura e conflito.** In: Rio de Janeiro: cultura, política e conflito. VELHO, Gilberto (org.). Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008B, pp. 06-23;

_____. **O Desafio da Violência.** Estudos Avançados, São Paulo, v. 14, n.39, p. 56-60, 2000;

_____. **Um Antropólogo na Cidade: Ensaios de Antropologia Urbana.** Seleção e apresentação: Hermano Vianna, Karina Kuschnir e Celso Castro. Ed: Zahar: Rio de Janeiro, 2013;

WEIL, Pierre; LELOUP. Jean Yves; CREMA, Robert. **Normose: a patologia da normalidade.** Porto Alegre: Verus. 2003.