



Cartografias Urbanas: do Percurso ao Gesto, as Comunicações Visuais como Índices de Sistemas Semióticos Urbanos.¹

Fátima Aparecida dos SANTOS²
Universidade de Brasília - DF

Traz-se neste artigo o resultado parcial da pesquisa ‘Cartografias urbanas: deslocamentos reais e representações digitais, mobilidade e modos de ver a cidade’. Busca-se compreender os sistemas de signos da cidade de Brasília e algumas cidades Satélites, a partir de representações na cidade e da cidade. Elege-se como *corpus* imagens das vias que conectam a cidade de Brasília às Cidades Satélites. Escolheu-se como método registrar percursos através da cidade, fotografando a paisagem urbana e a comunicação visual exposta ao longo das vias. Foram também coletados registros visuais da cidade a partir de aplicativos como *Google Street View*. Aplica-se o instrumental da semiótica da cultura e das pesquisas sobre sistemas e complexidade a fim de entender e analisar o *corpus*. Ao final tal texto revela as relações e oposições detectadas entre as cidades do Distrito Federal.

Palavras-chave: urbano; comunicação; ecologia; sistemas.

¹ Trabalho apresentado no DT-8 Estudos Interdisciplinares –GP - Semiótica da Comunicação do XIV Encontro dos Grupos de Pesquisa em Comunicação, evento componente do XXXVII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação

² Professora Doutora. Departamento de Desenho Industrial – Instituto de Artes – UnB.
designfatima@uol.com.br

Introdução

A cidade e os complexos urbanos são temas recorrentes nas pesquisas atuais, embora não se possa entender tal problemática como uma questão da atualidade pois já vai longe o tempo em que se percebeu uma intrínseca relação entre o lugar onde se vive, o ser que o habita, a produção de subjetividades e a produção de informação.

Nesta investigação, tem-se como objeto de estudo as imagens da cidade de Brasília e de suas conexões com as chamadas Cidades Satélites. Interessa o modo como as cidades que compõe o Distrito Federal formam um complexo sistema comunicacional dado a partir das disponibilidades ambientais.

Efetivamente a cidade contemporânea não é, estritamente, uma aglomeração sócio-geográfica, mas um complexo tecido sócio-espacial que transfere para um estrato Estatal e tecnológico as idéias de dentro e fora, centro e periferia, e chega-se a erradicar a ideia, e mesmo a possibilidade concreta da existência de uma região que não seja urbana e esteja, mesmo assim, integrada à dinâmica coletiva mediada pelo Estado. (VASSÃO, 2010, p. 51)

Inicia-se a observação do lugar a partir dos antagônicos gerar e expulsar, atrair e repudiar. A força econômica e o poder simbólico do Plano Piloto, da capital do país, que atraem todo o tipo de pessoa. Esses elementos atuam como espécie de força centrífuga sobre a população, pois dificultam a permeabilidade e a habitação no Plano Piloto. Por outro lado, as forças entre o gerar e o expulsar também podem explicar uma *flênerie*³ muito específica. A dimensão contemplativa do conjunto arquitetônico dos prédios públicos não cessa de gerar estranhamento e encantamento. Gerar e expulsar, como fica o *flêneur* diante do tempo da cidade, das velocidades impostas ao cotidiano, da preservação e tombamento e ao mesmo tempo como a cidade é capaz de gerar o estranhamento⁴ e o encantamento para o vagar e o olhar humano?

A sucessão de imagens que surgem do deslocamento do veículo automotivo pela cidade é acelerada, mas essa aceleração, essa sobreposição de quadros, está prevista ou faz-se prevista através dos mecanismos ecológicos que engendram o espaço urbano? Como o olhar e a posição do transeunte são flagrados nas disponibilidades do espaço e formam

³ O termo designa na língua francesa a ação do *flêneur*, ou o transeunte que vaga pela cidade de modo lento e contemplativo.

⁴ Verificar o conceito de estranhamento em FERRARA (2009, p. 31 a 35), a autora traz breve texto a partir dos pressupostos de Vitor Chklóvski. O termo tem peso e significado e não poderia ser mencionado sem elucidação.

com ele tamanha ecologia complexa⁵? Estes são alguns pontos a serem explorados nesse estudo.

A autodescrição do sistema pode até proclamar isso, mas um observador sociólogo, especializado em teoria de sistemas, irá, em vez disso, descrever que e como o sistema acopla uma operação a outra em horizontes cronológicos autoconstituídos, referindo-se o tempo todo ao seu próprio estado de informação para poder descobrir novidades, surpresas e com isso valores informativos. (LUHMANN, 2005,p.33)

Na impossibilidade de autodescrição propõe-se uma descrição, não calcada apenas em características físicas, mas também nas pontuações históricas, a partir das quais é possível entender a formação do local, bem como a fixação da sua população. Interessa a análise da complexidade evidenciada e flagrada em diversos modos de comunicação sobre e na cidade. Mapas, placas, fachadas, grafites, empenas, *outdoors*, dispositivos e registros digitais são índices que permitem pontuar nós dessa complexa malha urbana.

A palavra malha remete a gestualidade do fazer, construir, traz também o significado de um tecido feito a mão, com carreiras sobrepostas e que é possível de ser desmanchado ou desfiado facilmente. Entretanto o termo amplia a sua possibilidade de empregos semânticos podendo ser aplicado em contextos que descrevem desde da pele, da moda até o complexo funcionamento de uma cidade.⁶

Brasília surge como capital do país na década de cinquenta, nesta época, a existência de uma malha urbana no país era apenas uma visão futura. Projetada a partir das concepções do que seria uma cidade Moderna, Brasília nasce temporã. Nela foram empregados como princípios os canones concebidos por Le Corbusier⁷ que em 1922 propôs uma cidade idealizada e, nunca construída de fato, chamada Plan Voisin. É desse projeto modelo que saíram todos os canones necessários para o funcionamento de uma cidade moderna: a circulação, a setorização de atividades e a moradia funcionalista foram levadas em consideração para a organização do espaço urbano. A cidade era um projeto universal e não local e antagonicamente concebida como espaço ideal de vida. Haveria hipoteticamente o lugar do conhecimento, da contemplação, da vivência, da convivência, da produção de

⁵ O termo ecologia complexa é utilizado aqui no sentido atribuído por Gibson (1986)

⁶ O Dicionário Aurélio traz a seguinte definição de malha [Do lat. Macula pelo fr. Maille] S.F.1. Cada uma das alças ou voltas de um fio (de lã, seda, algodão, etc). quando trabalhado por certos processos manuais ou mecânicos. 2 Tecido feito à mão ou à máquina, cujas malhas se ligam entre si formando carreiras superpostas, e que, por ser feito, em geral com um só fio, se desfia facilmente. (FERREIRA, 2004, p.1256)

⁷ LE CORBUSIER (2000)

bens e de conhecimento. A cidade de Brasília camufla a subjetividade de seus habitantes com seu uso controlado e vigiado, mas mais do que isso, evidencia a determinação não natural do lugar de cada pessoa.

Concebida para ser ocupada pelos funcionários públicos, Brasília atraiu e continua atraindo toda sorte de brasileiros seja por seus cargos técnicos que exigem elevado conhecimento e formação, seja por sua disponibilidade de cargos na área de serviços e comércio, bem como a exigência de trabalhadores da construção civil. A cidade foi projetada para duzentos e cinquenta mil habitantes, sendo esses essencialmente funcionários públicos, nos seus mais diversos escalões e as Cidades Satélites teriam uma população de cinquenta mil habitantes responsáveis pelo abastecimento agrícola e disponibilidade de serviços para o Plano Piloto (VIDAL, 2010). Hoje a malha urbana do Distrito Federal engloba Brasília, Taguatinga, Águas Claras, Ceilândia, Sobradinho e outras regiões administrativas que abarcam quase três milhões de habitantes, dez vezes a população para qual foi concebida. De certa forma, as diferenças de renda e função da população permitem entender a ocupação urbana dentro e fora do Plano Piloto. As classes sociais populares parecem ter sido esquecidas no momento da concepção de Brasília. Existe registro de que Juscelino Kubitschek pensava que os trabalhadores da construção civil, por exemplo, voltariam para suas cidades, já Lúcio Costa percebeu desde o início a necessidade pensar o lugar dessas pessoas (VIDAL, 2009, p. 224).

Na década de setenta, ocorreram os movimentos de erradicação das favelas do Plano Piloto. A Ceilândia, por exemplo, é um desses casos. A sigla CEI significa Campanha de Erradicação de Invasões e acrescida do sufixo lândia, ou terra, acaba sendo uma Cidade Satélite - conjunto habitacional, para onde foram realocados moradores de várias invasões. Já a Região Administrativa do Guará nasce da necessidade de moradia dos familiares dos funcionários públicos que iam adquirindo uma vida independente. Fica claro que as duras regras de planejamento e ordenação do solo urbano expulsaram e expulsam as pessoas do Plano Piloto.

Deslocamentos e fixações: o caminho como índice semiótico das ações ocorridas sobre o espaço

A circulação é um princípio muito importante no projeto moderno e no Distrito Federal ela oferece uma organização bem diferente das costumeiras em outras cidades. Unindo os setores do Plano Piloto e, esses, às demais Cidades Satélites existem as Vias e as Estradas Parques. Na concepção moderna, uma cidade deve obedecer o princípio das sete vias. O Plano Piloto é determinado por um cruzamento entre o Eixo Monumental e o Eixo Rodoviário Norte e Sul, nesse ponto existe a Rodoviária do Plano, coração da cidade, com pulsante movimento, no qual diariamente as pessoas chegam à Brasília vindas de vários pontos do Distrito Federal e de outras cidades vizinhas.

A Rodoviária exerce uma força de atração e, ao mesmo tempo, evidencia uma certa repulsão da cidade, porque traz e leva diariamente uma população que tem a cara do país mas que não representa a classe média homogênea do Plano Piloto. Única edificação assinada por Lúcio Costa, a Rodoviária é a base para o Setor de Diversões. Trata-se de um conjunto multifuncional que agrega lojas populares em seus dois pavimentos superiores. No subsolo conecta-se com o sistema de metrô e uma rede de serviços oferecidos à população através do posto de atendimento do governo.



Imagem 1 – Infográfico Rodoviária
 Desenho de Fátima Aparecida dos Santos

Ao longo do chamado Eixo Monumental existem os prédios públicos tanto do Governo Distrital quanto do Governo Federal e, perpendicular a ele, o Eixo Rodoviário Norte e Sul, espécie de pista expressa, com velocidade média de 80km por hora. O Eixo

Rodoviário oferece pontos de conexão com as Estradas Parques. No mapa abaixo é possível observar como a malha de vias e estradas perpassa a cidade.

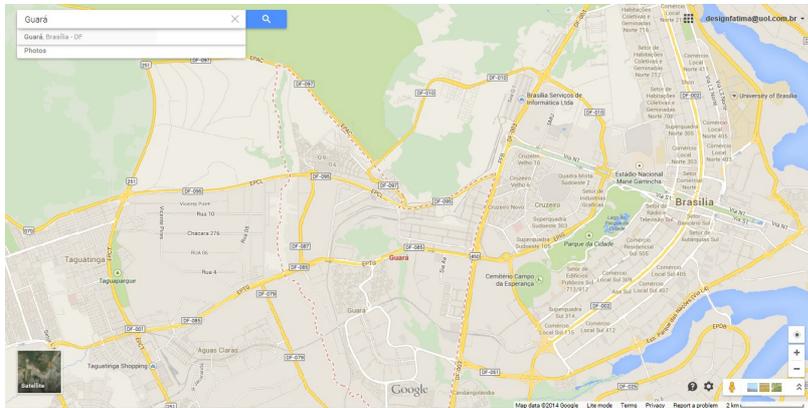


Imagem 2 – disponível em www.google.com acessado em 19/07/2014

Na versão satélite do *Google Street View* é possível observar as regiões de cheios e vazios. Percebe-se como em torno das cidades formam-se bordas de proteção. Tais distribuições geram fronteiras físicas entre as cidades bem como determina zonas de proteção e controle. Lotman (1996, p. 26) afirma que a fronteira do espaço semiótico é um mecanismo bilingüe de tradução. Nesse sentido as fronteiras físicas do Distrito Federal são também fronteiras semióticas já que existem diferenças culturais que podem ser percebidas até no modo como o espaço é organizado dentro de cada um desses limites.

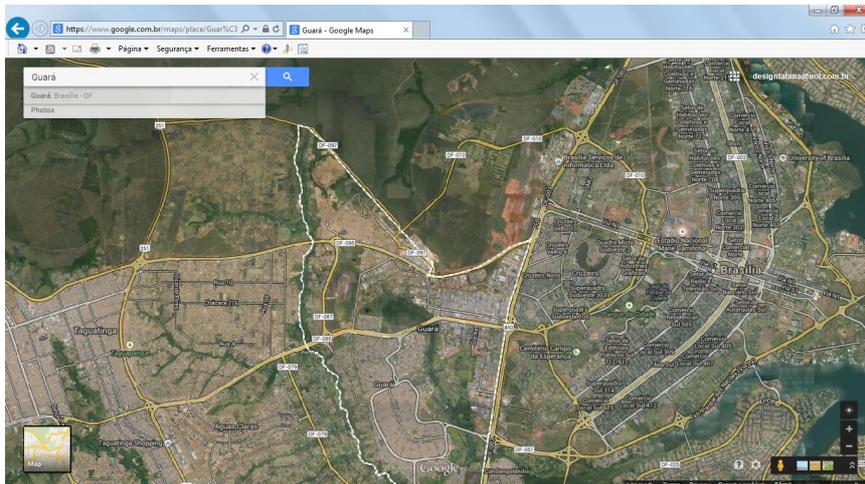


Imagem 3 – disponível em www.google.com.br/maps/place/guar%C3%A1 acessado em 19/07/2014

No Distrito Federal existem áreas nas quais prevalecem a verticalidade, como por exemplo o Eixo Monumental. Mesmo nessa região nenhum edifício pode ser mais alto do que o Congresso Nacional. Já ao longo das asas o prédio mais alto pode ter no máximo

seis andares. Essas são algumas das determinações que exercem força sobre a comunicação visual urbana. Em grandes empenas, por exemplo, será possível fixar publicidades maiores e mais impactantes e, em regiões domiciliares, apenas informações visuais de endereçamento.

Nos espaços de verticalidade observa-se o edifício como suporte da comunicação visual. Geralmente essas comunicações estão direcionadas para as vias. De modo discreto tal processo é utilizado em alguns edifícios próximos à Rodoviária do Plano. Mesmo assim, dado o caráter hiperbólico das publicidades, elas exercem pressão visual sobre o transeunte e disputam o olhar dele com as edificações modernas símbolos da cidade.



Imagem 4 – Empena com publicidade no Eixo Monumental
Fotografia: Karoliny Gomes de Miranda (11/2013)

Fora do Plano Piloto, na EPTG – Estrada Parque Taguatinga, existem pontos de veiculação de *outdoors*, cujas publicidades divulgam cursos, faculdades, lançamentos da construção civil e serviços direcionados a esse fim, por vezes chegam a ocultar todo um conjunto de casas. Tem-se então a publicidade que compõe com o edifício e a que o esconde. Ainda como curiosidade, os letreiros ao longo da EPTG também são fixados sobre conjuntos comerciais e evidenciam a multiplicidade de funções que os edifícios típicos desenvolvidos para comércio e serviço podem exercer. Nota-se como as diferentes formas de regulação do espaço urbano resulta em diferentes tipos de paisagens.

Cidade e sistemas de signos

Os sistemas de signos que comunicam sobre e para a cidade são vários e exercem forças e disponibilidades diferentes no Plano Piloto e nas Cidades Satélites. No Plano Piloto existe uma força de organização determinada por fatores como o tombamento, poder público, gabaritos de construção, especulação imobiliária, processos de gentrificação

e pelo próprio projeto urbanístico da cidade que elege quais conjuntos de signos visuais e verbais serão dispostos nesse espaço. De certo modo, a construção funcionalista da cidade evidencia uma modelização⁸ matemática pois os conjuntos de siglas e números dispostos ao longo das vias são decodificados em endereços, coordenadas espaciais e funções sociais das edificações e setores econômicos (Imagem5).



Imagem 5 – Eixo Rodoviário Sul – Totem de Sinalização de Quadras
Fotografia: Karoliny Gomes de Miranda (11/2013)



Imagem 6 – Empena com Marcas de Instituições Bancárias
Fotografia: Karoliny Gomes de Miranda (11/2013)

As fachadas dos edifícios localizados nos Setores Comerciais Sul e Norte, Setor de Diversões e Setor de Autarquia, apresentam símbolos bancários (Imagem 6), identificação de empresas e organizações e, textos publicitários. Elas comunicam a uma parte população da cidade. Entretanto que população é essa? Para responder é necessário olhar não apenas os símbolos e mensagens mas quem circula nesse espaço. Assim, as

⁸

No texto 'A arquitetura no contexto da cultura' (Arjitektura v kontekste kul'tury) Lotman sugere a aplicação do conceito de modelização, advindo dos estudos da linguagem, para o entendimento do espaço arquitetônico. Lotman (2000, p. 103/105) explica como os sistemas geométricos e matemáticos operam para a criação da arquitetura.

publicidades bancárias e de telecomunicações exercem uma função referencial já que dizem do banco ou da empresa que representam, mas também mostram que é necessário ter um pertencimento econômico com essas instituições. Por outro lado, o espaço é também ponto de passagem dos trabalhadores domésticos, funcionários de baixo escalão, empregados de comércio e, algumas publicidades, como por exemplo do setor de diversões, são direcionadas a essas pessoas, como por exemplo a fachada do Shopping Conjunto Nacional (Imagem1), hiperbólica e em cores primárias fundamentais.

Em frente à Rodoviária existe o Conjunto Cultural da República, junto do qual eventualmente ocorrem exposições, peças, comemorações e festivais ligados à produção cultural. Para o público desses acontecimentos erguem-se outras formas de comunicação visual, com maior potencial poético e lúdico.

A Esplanada é também o espaço da manifestação pública, das lutas de classe, da reivindicação e por vezes todo o seu funcionamento é engolido por vozes que chegam a capital do país a fim de terem seus direitos reconhecidos e suas reivindicações ouvidas. Nessas ocasiões tanto a massa de pessoas quanto suas comunicações trazem signos de luta, de agrupamentos político e da história ideológica do país.

O espaço semiótico descrito acima funciona como uma espécie de *Umwelt*, cunhado o termo de Uexküll (2004, p.19), no qual se evidenciam diferentes cidades para diferentes tipos de pessoa. Pois as múltiplas informações dispostas no ambiente são percebidas por um grupo de pessoas mas são do mesmo modo ignoradas por outros grupos.

A recente publicação de Giorgio Agamben, intitulada ‘O aberto’, traz três capítulos desenvolvidos a partir das pesquisas de Jakob Von Uexküll. Agamben (2013.) retoma os estudos de Martin Heidegger sobre o chamado círculo desinibidor e o modo como a partir de tais discussões Uexküll concebe o círculo funcional. O que interessa nessa discussão é o modo como o homem processa e elege os signos com os quais irá conectar-se ou acoplar. A cidade é esse rico espaço de troca capaz de abarcar diversas manifestações que permitem contar diferentes histórias, promover diferentes usos e relações a fim de dar conta da subjetividade humana.

Uexküll começa por distinguir com precisão a *Umgebung*, o espaço objetivo no qual vemos mover-se um ser vivente, da *Umwelt*, o mundo \rightarrow ambiente que é constituído de uma série mais ou menos ampla de elementos que ele chama de “portadores de significado” (*Bedeutungsträger*) ou de “marcas” (*Merkmalträger*),

que são os únicos que interessam ao animal. A *Umgebung* é, na realidade, a nossa própria *Umwelt*, à qual Uexküll não atribui nenhum privilégio particular e que, como tal, pode também variar segundo o ponto de vista do qual a observamos. Não existe uma floresta como ambiente objetivamente determinado: existe uma floresta-para-a-guarda-florestal, uma floresta-para-os-caçadores, uma floresta-para-o-lenhador e, por fim, uma floresta da fábula na qual se perde Chapeuzinho Vermelho. (AGAMBEN, 2013, p.70)

O que se observa na breve cartografia traçada sobre o Distrito Federal é o modo como em determinados espaços não existe quase que nenhuma comunicação visual e em outras as informações formam uma cobertura caótica de todo tipo de superfície. Nos espaços desprovidos de comunicação percebe-se um silêncio visual bem como uma dificuldade de relação entre o transeunte e o espaço. Tal silêncio torna-se ainda mais evidente em função das paisagens que se estendem ao longo das vias. No Eixo Rodoviário Sul (Imagem 5), por exemplo, só é possível ver publicidades quando se aproxima dos setores comerciais e da Rodoviária do Plano. Ao longo de quatorze Super Quadras só é possível ler as placas de trânsito, breves e econômicas, as indicações das quadras com totens padronizados evidenciando o sistema matemático e funcionalista⁹, que descreve com seis sinais, três números e três letras, a posição no espaço e a função dele. Os edifícios erguidos de acordo com preceitos modernistas exibem fachadas desprovidas de diferença e repete-se às margens da via. Tal silêncio visual pode ser atribuído a esse ‘metamodelo’ de cidade que não incentiva a multiplicidade das formas de comunicação presentes na cultura.

A criação de autodescrições metaestruturais (gramáticas) é um fator que aumenta bruscamente a rigidez da estrutura e faz mais lento o desenvolvimento dela. Entretanto, os setores que não tenham sido objeto de uma descrição ou que tenham sido descritos em categorias de uma gramática alheia obviamente inadequada a eles, se desenvolvem com mais rapidez. (LOTMAN, 1996, v.1 p. 30)

A mudança na paisagem se dá efetivamente ao cruzar os limites do Plano e começar a percorrer a EPIA – Estrada Parque Indústria e Abastecimento. A via é um limite entre a mancha urbana da cidade de Brasília e outros aglomerados, para chegar à maioria das cidades do Distrito Federal em algum momento é necessário tocar ou passar pela EPIA.

⁹

A idéia de uma língua *convencional, arbitrária*, é característica de toda corrente racionalista, bem como o paralelo estabelecido entre o código *lingüístico* e o código *matemático*. Ao espírito orientado para a matemática, dos racionalistas, o que interessa não é a relação do signo com a realidade por ele refletida ou com o indivíduo que o engendra, mas a relação de *signo para signo* no interior de um sistema *fechado*, e não obstante aceito e integrado. (BAKHTIN, 2006, p.83)

Ela faz conexão com outras Estradas Parques, possui vários pontos de ônibus e a interface com o sistema de transporte do Metrô.

Tabela 1 - Sequência de Imagens da Viagem entre o Plano Piloto e a Região Administrativa do Riacho Fundo.

			
Rodoviária	Eixo Rodoviário Sul	Região da Candangolândia	Ponto de ônibus no Riacho Fundo I

As publicidades manifestas ao longo das Estradas Parques trazem diversos formatos e modos de exposição. Observa-se que os muros e fachadas começam a acumular muito mais informações (Tabela 1). A paisagem torna-se visualmente mais barulhenta do que a do Plano Piloto mas ao mesmo tempo tal barulho opera como referência espacial já que, dessa forma, as publicidades acabam por diferenciar os locais pelos quais se trafega. Existe ainda a diferença construtiva, fora do Plano Piloto não existe tombamento e os gabaritos de construção de edifícios têm menos elementos determinados resumindo-se a número de andares e metragem das edificações.

A cidade e suas dimensões

Em 1968, Henri Lefebvre lança o emblemático texto ‘O direito à cidade’. Na sua ânsia de entender a cidade e suas nuances o autor, aos poucos derruba possibilidades racionalistas e sistêmicas. Segundo o autor:

O sistema está na moda, tanto no pensamento, como nas terminologias e na linguagem. Ora, todo o sistema tende a fechar a reflexão, a cerrar o horizonte. Este escrito visa quebrar os sistemas, não para os substituir por um outro sistema, mas para abrir o pensamento e a razão no sentido das possibilidades, mostrando o horizonte e o caminho. Contra uma forma de reflexão que tende para o formalismo, um pensamento que tende para a abertura trava o seu combate. (LEFEBVRE, 2012, p. 15)

O pressuposto de Lefebvre é uma leitura de diversas dimensões da cidade, dos agrupamentos, da realidade urbana e da importância que tal construção tem na história da humanidade. O estudo sistemático na visão do autor tende ao fechamento da discussão,

entretanto ele propõe lâminas de leituras do espaço urbano, documentando as suas dimensões e complexidades. Tal estratégia fica evidente quando o autor revela que:

O tecido urbano pode ser descrito mediante a utilização do conceito de *ecossistema*, unidade coerente constituída em torno de uma ou várias cidades, antigas ou recentes. Todavia, uma tal descrição pode deixar escapar o essencial. Com efeito, o interesse do ‘tecido urbano’ não se limita à sua morfologia. Ele constitui o suporte de uma ‘forma de vida’ mais ou menos intensa ou degradada: a sociedade urbana. (op. Cit. p. 24)

Lefebvre afirma que a definição de cidade como rede de circulação e comunicação constitui uma espécie de ideologia absoluta do espaço que deixa fora da discussão o tempo e o devir. Seus estudos foram retomados recentemente e constituíram forte argumento a partir de relações mais profundas com o conceito de sistemas, não aplicado do ponto de vista matemático, mas sim entendendo os sistemas de composição da cidade a partir de relações mais complexas. Nesse processo a cultura, os registros culturais, o modo como os atos humanos criam os espaços físicos de modo a representarem o acúmulo de informação e suas solidificações são importantes para entender o atual uso do termo sistema nos estudos urbanos.

Já Caio Adorno Vassão (2010) parte de um registro panorâmico dos diversos estudos realizados sobre modelos, projetos, sistemas, ecossistemas e redes de comunicação, para propor a chamada Arquitetura Livre. Para ele questões como a sobreposição da malha urbana de fato, pelas malhas de telecomunicações, agenciamentos e jogos ganham evidência e devida importância como grandes metatextos contemporâneos necessários para entender a complexidade do urbano, não resumível, como previa Lefebvre, a sua morfologia.

Conectando as determinações de Lefebvre em ‘O direito à cidade’ a textos mais recentes como ‘Metadesign’ de Vassão fica evidente a força do pensamento semiótico e mais precisamente a riqueza sistêmica da preposição do conceito de ‘Semiosfera’ por Iuri Lotman como fundamento teórico capaz de entender a cidade. O conceito de semiosfera, tem como base a teoria dos sistemas, a concepção da ecologia e a leitura da cultura a partir desses pressupostos.

Nessa dimensão complexa é necessário observar que o ambiente urbano é composto por aspectos espaciais, temporais, dinâmicos, históricos, subjetivos, objetivos, políticos entre outros, sendo todos textos da cultura. Tais aspectos podem ser entendidos a

luz do trânsito que a informação faz por esse espaço e o modo como ela se fixa em diversos suportes e veículos que vão desde de redes digitais até o próprio habitante.

Concluindo

Dentre todos os aspectos citados acima no presente estudo observou-se como *corpus* alguns mapas digitais, as publicidades externas, as comunicações visuais, os percursos e deslocamentos realizados no Distrito Federal. Desse modo traçou-se como estratégia a coleta de registros fotográficos, mapas e principalmente a realização e documentação de deslocamentos realizados em transporte público. Entende-se que o processo semiótico encontrado explica-se a partir da sobreposição da força do espaço urbano e suas relações manifestas em comunicações. Por sua vez, o espaço urbano manifesta-se como solidificação de modos de conceber a realidade. Nele os processos construtivos de cada época, o entendimento do que é e para que serve uma cidade, e os diversos aspectos que cercam a vida urbana ficam evidentes. É nesse espaço que o ser humano atua como um produtor, selecionador e mediador de informações. Suas escolhas, caminhos, trânsitos, percursos e os sistemas de codificação e decodificação escolhidos para representar esses processos são pontuados nas imagens apresentadas. Cores, tipografias e recursos gráficos são apenas pontas de icebergs culturais.

É possível ainda observar que as disponibilidades ambientais fora do Plano Piloto são diferentes das forças exercidas dentro da cidade de Brasília. Essa diferença dá-se principalmente por uma liberdade e condição amorfa das bordas da cidade e por um processo de solidificação de Brasília como núcleo semiótico da semiosfera¹⁰. Assim, como na conceituação da Semiosfera por Iuri Lotman é possível afirmar que a cidade de Brasília tem aspectos de congelamento no tempo. Existe uma força legal que exerce o controle das informações e formas do Plano Piloto. Tal força promove uma espécie de ‘higienização’ visual, deixando que toda comunicação visual genuína e criativa ocorra fora dos limites da cidade. Também é necessário deixar claro que a comunicação visual é um dos sistemas menos controlados no Plano Piloto. Ela é a única dimensão da cidade que ainda tem uma

¹⁰ 4.0 Núcleo – periferia. O espaço da cultura está organizado de maneira dispare. Sempre inclui algumas formações nucleares e uma periferia estrutural. Isto é particularmente evidente nas linguagens complexas e supercomplexas, heterogêneo por sua natureza e que inevitavelmente incluem subsistemas (...). A correlação entre núcleo estrutural e a periferia se complica pelo fato de que cada estrutura (linguagem) suficientemente complexa e com uma duração histórica funciona como estrutura descrita. (LOTMAN, 1998, V. 2, P. 76)

certa liberdade de composição. Entretanto é da relação entre a comunicação visual e os edifícios que nascem tais limitações.

Outro elemento que exerce forte influência na comunicação visual urbana de Brasília é o processo de gentrificação e especulação imobiliária acelerado nos últimos anos. Tais processos tem tornado a população do Plano Piloto cada vez mais homogênea enquanto classe social. Tal homogeneidade seleciona mensagens e textos direcionados para tipos específicos de pessoas.

Em contrapartida as disponibilidades ambientais para a informação ao longo das conexões entre Plano Piloto e Cidades Satélites ampliam-se exponencialmente a medida em que se afasta do ponto inicial da cidade. Observa-se que nas Cidades Satélites mais próximas ao Plano Piloto existem os gabaritos de edificações. A cidade do Guará, por exemplo, tem sistema de quadras e a tipologia dos prédios controlada. Já em cidades como Planaltina e Ceilândia existe a disponibilidade de ruas convencionais. Nessas cidades ficam evidentes expressões e manifestações visuais. O grafite, por exemplo, é linguagem presente na cidade de Ceilândia expressando liberdade e cor.



Imagem 7 – Grafite com função de identificação de escola (11/2013)
Fotografia Karoliny Gomes de Miranda.

Na foto (Imagem7), tem-se a grafiteagem presente em um muro de escola do Riacho Fundo, percebe-se a liberdade de cores, volumes e tamanhos que traduz de forma imediata quais códigos representam a comunidade sem no entanto terem sido fixados por regras ou padrões.

Por fim, observa-se que ir e o vir, gerando encantamento e ao mesmo tempo expulsando o transeunte, explica a contemplação da escala monumental da cidade e ao mesmo tempo revela o não pertencimento a esse espaço. Por outro lado, o não movimento



ou o desconhecimento das Cidades Satélites, por parte da população do Plano Piloto cria um olhar de estrangeiro desses habitantes em relação às outras capitais do país sem no entanto perceber-se como parte.

Referências

AGAMBEN, Giorgio. **O aberto: o homem e o animal**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

BAKHTIN, Mikhail. **Marxismo e filosofia da linguagem**. São Paulo: Hicitec, 2006. 12ªed.

BATESON, Gregory. *Steps to an ecology of mind*. Chicago: University of Chicago Press, 2000.

FERRARA, Lucrécia D'Aléssio. **A estratégia dos signos**. São Paulo: Perspectiva, 2009. 2ªed.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa**. Curitiba: Positivo, 2004.

GIBSON, James J. **The ecological approach to visual perception**. New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates, Publishers, 1986.

LE CORBUSIER. **Urbanismo/Le Corbusier**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Lisboa: Estúdio – Letra Livre, 2012.

LOTMAN, Iuri M. *La Semiosfera*. v.1. Madrid: Cátedra, 1996.

_____. *La Semiosfera*. v.2. Madrid: Cátedra, 1998.

_____. *La Semiosfera*. v.3. Madrid: Cátedra, 2000.

LUHMANN, Niklas. **A realidade dos meios de comunicação**. São Paulo: Paulus, 2005.

UEXKÜLL, Thure Von. A teoria da Umwelt de Jakob von Uexküll in **Galáxia**: revista transdisciplinar de comunicação, semiótica e cultura. São Paulo: Educ; Brasília: CNPq. 2003.

VASSÃO, Caio Adorno. **Metadesign: ferramentas, estratégias e ética para a complexidade**. São Paulo: Blucher, 2010.

VIDAL: Laurent. **De Nova Lisboa a Brasília: a invenção de uma capital (séculos XIX-XX)**. Brasília: UnB, 2009.