



Este trabalho está licenciado com uma Licença Creative Commons. Fonte:
<https://periodicos.unb.br/index.php/revistacenario/article/view/18904>. Acesso em: 2 fev. 2022.

Referência

PEREIRA, Amneres Santiago de Brito; AVENA, Biagio Mauricio. Brasília: espaço urbano e segregação. **Cenário: Revista Interdisciplinar em Turismo e Território**, Brasília, v. 6, n. 10, p. 101–110, 2018. DOI: 10.26512/revistacenario.v6i10.18904. Disponível em:
<https://periodicos.unb.br/index.php/revistacenario/article/view/18904>. Acesso em: 2 fev. 2022.



Brasília: espaço urbano e segregação

Brasília: urban space and segregation

Amneres Santiago de Brito Pereira¹

Biagio Mauricio Avena²

RESUMO

O presente artigo propõe-se a fazer uma reflexão crítica sobre duas hipóteses discutidas por autores que estudam a cidade de Brasília, a partir da premissa de que a capital do País caminha para tornar-se uma megalópole polinucleada e desigual. Por meio do diálogo com autores que vem estudando Brasília, desde sua fundação, em 1960, e com outros que tem se debruçado sobre os conceitos de geopolítica, morfologia do espaço, urbanismo, paisagem, território, segregação, hospitalidade, *hostis* e *hospes*, pretende-se contribuir para o aprofundamento da reflexão sobre as seguintes hipóteses: primeiro, a hipótese de que o contexto sócio-histórico-cultural desde a fundação de Brasília e, sobretudo, nos últimos 57 anos, determinou a estratificação e segregação do seu espaço urbano; e, segundo, e em consequência desse contexto, aquela de que o acolhimento turístico ao viajante e habitante de Brasília é mais *hostis* e menos *hospes*. O método utilizado é o brico-método, como proposto por Avena (2008), por meio da abordagem do objeto de pesquisa a partir de múltiplos olhares de autores, no exercício de apreender a Cidade, enquanto espaço urbano apropriado pelo viajante e habitante.

Palavras-chaves: Turismo. Acolhimento. Segregação. Brasília. Cidade.

ABSTRACT

This article has the purpose of making a critical reflection about two hypothesis discussed by authors that have studied Brasília city, by considering the premise that the Capital of the Country walks to become a polynucleated and unequal megalopolis. Through the dialogue with authors who have been studying Brasilia since its foundation, in 1960, and with others that have been bending over the concepts of geopolitics, space morphology, urbanism, territory, segregation, hospitality, *hostis* and *hospes*, on intends to contribute to the deepening of the reflection about the following hypotheses: first, that the socio-historical-cultural context since the Brasilia foundation, as well as in the last 57 years, has determined the stratification and segregation of his urban space; second, and in consequence of this context, that the touristic hospitality to the traveler and to the inhabitant is more *hostis* and less *hospes*. The method used is the brico-method, as proposed by Avena (2008), through the research object approach from multiply perspectives of authors, in the exercise of seizing the City while urban space appropriated by the traveler and inhabitant.

Keywords: Brasilia. Tourism. City. Segregation. Hospitality.

¹ Mestranda em Turismo e Graduada em Letras e Comunicação Social pela Universidade de Brasília – UnB. Associada a Associação Nacional de Pesquisa e Pós – Graduação em Turismo – ANPTUR. Escritora e Jornalista. E-mail: amneres@gmail.com.

² Pós – Doutor em Difusão do Conhecimento pelo DMMDC da FAGED – UFBA. Doutor e Mestre em Educação pela UFBA. Especialista em Administração Hoteleira (UESC/SENAC – 1999). Professor do Instituto Federal da Bahia e da Universidade de Brasília. Líder do Grupo de Pesquisa, Turismo, Viagens, Cultura e Lazer: Canais de difusão do conhecimento. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0115084799647210/> / E-mail: bmavena@gmail.com

1 INTRODUÇÃO

Há quase seis décadas, exatamente no dia 21 de abril de 1960, era fundada a nova Capital do Brasil, no centro do País. Brasília surgia, assim, como a Cidade do Futuro, mesclando modernidade, esperança e utopia. Hoje, beirando os três milhões de habitantes, além de ter-se firmado como centro político, é o principal destino dos imigrantes internos e tem potencial para tornar-se um importante destino turístico do País.

Mas como é, atualmente, a Cidade, para os que para ela se deslocam e para os que nela vivem? Por que Brasília, contrariando as projeções de seus idealizadores e construtores, aproxima-se rapidamente na direção de se tornar “uma megalópole polinucleada” (BARROSO, 2008) e segregacionista, reproduzindo o que acontece na maioria das grandes cidades brasileiras, e até aprofundando o *apartheid* social em seu espaço urbano?

A partir dessas indagações, e considerando como premissa a posição de Barroso (2008), ao enxergar na Cidade o processo de megalopolização e de estratificação de seu tecido social, o presente artigo tem o objetivo de fazer uma reflexão crítica sobre algumas hipóteses:

Primeiro, a de que o contexto sócio-histórico-cultural desde a fundação de Brasília e nos últimos 57 anos determinou a estratificação e segregação do seu espaço urbano;.

Segundo, a de que – até em consequência disso - o acolhimento turístico ao viajante e habitante de Brasília é mais *hostis* e menos *hospes* (AVENA, 2008).

Essas hipóteses serão discutidas a partir do diálogo com diversos autores que se dedicaram e/ou se dedicam ao estudo de Brasília e de conceitos como geopolítica, morfologia do espaço, urbanismo paisagem, território, segregação, acolhimento, *hostis* e *hospes*.

2 CONTEXTO SÓCIO – HISTÓRICO – CULTURAL

Antes de fixar o olhar no espaço urbano de Brasília, é preciso apreender o conceito de espaço habitado, na definição de alguns autores. Na visão de Santos e Elias (2008), o espaço habitado é sinônimo de ecúmeno. Estes pesquisadores destacam a importância da ubiquidade do homem para sua análise; ou seja, a partir da onipresença do homem na totalidade do Planeta. Segundo os geógrafos, o homem é um ser social e dinâmico; e no atual estágio de desenvolvimento da sociedade contemporânea, a paisagem cultural substituiu a paisagem natural, a um ponto em que se tornou muito difícil distinguir-se uma da outra.

Para Santos e Elias (2008), com a globalização e, em consequência, com a interdependência das diferentes economias nacionais, o desenvolvimento dos transportes e a maior mobilidade do homem, rompeu-se o conceito piramidal que estabelecia as relações entre os grandes centros

urbanos, as cidades de médio e de pequeno porte, e o campo. Em seu lugar, estabeleceu-se uma nova hierarquia urbana, cujo principal enfoque no estudo das cidades deve ser – em sua visão — o caráter social do espaço.

Mas o que significa esse caráter social do espaço? Segundo Santos e Elias (2008), significa entender o espaço habitado como “a totalidade verdadeira”, pois engloba a paisagem (tudo o que a visão e os sentidos alcançam na natureza, incluindo objetos naturais e artificiais); a configuração territorial (recursos naturais e artificiais, arranjados em sistemas e que se confundem com o próprio território do país); e a sociedade.

A paisagem, em sua análise, é sempre parcial, enquanto a configuração territorial e o espaço são totalidades. Mas, enquanto a paisagem e a configuração territorial são inertes, o espaço – por abranger a sociedade – está sempre em movimento (SANTOS e ELIAS, 2008). A paisagem, portanto, se insere na configuração territorial que, por sua vez, se insere no espaço. Por isso, só o espaço é a “totalidade verdadeira”, acrescentam os autores, porque dinâmica, resultado da “geografização” da sociedade sobre a configuração territorial.

Santos e Elias (2008) propõem, como forma de se ter uma visão prospectiva da cidade contemporânea, a reflexão sobre o processo histórico que a trouxe ao atual estágio. E é nessa perspectiva, que o presente artigo se propõe a analisar o contexto sócio-histórico-cultural no qual se construiu Brasília, trazendo-a até a situação atual.

Quanto à necessidade de ocupação e integração do território brasileiro, antiga preocupação dos governantes em face de sua extensão continental, Farret (2010) faz uma retrospectiva histórica de como essa preocupação, aliada à necessidade de desenvolvimento regional, levou o Estado a lançar as bases para a mudança da Capital.

Ao analisar as bases socioeconômicas e territoriais que levaram à fundação de Brasília, o pesquisador aponta dois estágios de desenvolvimento capitalista na história do Brasil, quando o Estado desenvolveu políticas públicas voltadas para a ocupação plena de seu território.

Em um primeiro momento, que nomeia Modelo Primário de Exportação (1900-1930), as ações do Estado se voltaram para algumas regiões agrícolas e cidades costeiras, com incentivos às monoculturas de café, açúcar, algodão e ouro, para atender à demanda da Europa.

Em um segundo, chamado Modelo de Acumulação Industrial (1930-1964), quando “o setor industrial tornou-se o principal *locus* da acumulação e a divisão social do trabalho acelerou-se” (FARRET, 2010, p. 31), a necessidade da ampliação de um proletariado urbano levou o Estado a fazer investimentos diretos em infraestrutura e em indústrias básicas, e a fornecer créditos subsidiados e incentivos fiscais voltados para a industrialização do Sudeste, o que – na análise do autor — acabou por agravar as disparidades regionais.

Segundo o estudioso, na década de 50, o Brasil concentrava sua economia entre uma metrópole nacional (SP), uma regional (RJ) e o que chama de “periferia dinâmica” com algumas poucas metrópoles regionais. Já o Nordeste e o Norte eram regiões decadentes e abandonadas pelo Poder Público, sendo que parte do Norte e do Centro-Oeste eram fronteiras ainda inexploradas. É nesse cenário que é lançado o Plano de Metas do novo presidente do País, Juscelino Kubitschek, e o compromisso de construir Brasília e mudar a Capital para o interior.

Farret (2010, p. 34) destaca ainda que o Plano de Metas “abriu setores inteiros da economia ao capital multinacional” via “privilégios cambiais e creditícios”, e produziu, “desde sua concepção, diversos impactos socioeconômicos e espaciais sobre o território nacional”. Na visão do autor, não só a questão geopolítica, mas a questão econômica foi determinante para a viabilização da mudança da Capital, na medida em que o Plano de Metas de JK considerava a questão territorial relevante, em função das desigualdades regionais e do processo de urbanização acelerada em torno do Sudeste.

Ou seja, conforme Farret (2010, p. 36), a fundação de Brasília deve ser vista também dentro dessa ênfase à escala regional, com a criação de agências como a Sudene (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste), e de investimentos no Programa Rodoviário de Integração Nacional. A construção de Brasília, na década de 50, era considerada a chave para o desenvolvimento regional — a região Centro-Oeste — que, por sua posição estratégica no centro do Brasil, alavancaria o desenvolvimento nacional. Nas palavras desse autor, a nova Capital foi ainda “o trampolim do Sudeste industrial para a expansão da fronteira agrícola em direção ao Centro-Oeste e Norte do Brasil”.

Ao lado da questão econômica, a questão política do Brasil na década de 50 envolvia, de acordo com Schmidt (2010), um debate que se iniciou no século XVIII, atravessou o Século XIX, e chegou à metade do Século XX, e que apontava para a necessidade de se ocupar e desenvolver o Centro-Oeste — o centro do Brasil — para garantir mais desenvolvimento e sua integração territorial.

Segundo o pesquisador, foram essas duas bandeiras — a da integração territorial e a do desenvolvimento regional do centro estratégico — que puseram “as elites políticas e econômicas juntas em favor da nova localização da Capital” (SCHMIDT, 2010, p. 52).

Outra característica da fundação de Brasília, na visão do estudioso, foi o papel monopolizador do Estado no processo, inclusive utilizando a terra pública “para promover a migração de pessoal administrativo e para sustentar o funcionamento do sistema governamental” (SCHMIDT, 2010, p. 56). Da mesma forma como atuou na construção de Belo Horizonte, cidade também planejada, ele lembra que, no caso de Brasília, também o Estado foi o “promotor do novo ambiente a ser construído”, por meio da canalização de fundos públicos.

O que deu errado, então, no planejamento de Brasília, tendo o Estado como principal promotor de seu desenvolvimento, que gerou as distorções apontadas por esses autores em relação ao seu projeto original? Na visão de Paviani (2010), a rápida evolução populacional e o próprio contexto sócio-histórico-cultural em que Brasília se insere estão na raiz dessas distorções.

As mudanças no modelo de cidade pretendido, causado por mudanças econômicas e sociais, além do excesso de imigrantes, na visão do autor, fez emergir uma cidade, onde

os núcleos implantados geraram um sistema urbano interligado, interatuante e interdependente, com o que Brasília acabou por se constituir em cidade polinucleada, com um centro, o Plano Piloto, e diversos assentamentos periféricos administrativamente denominados cidades-satélites (PAVIANI, 2010, p. 84).

Nesse processo, os próprios pioneiros e operários – os candangos – que construíram a nova capital, na visão de Paviani (2010, p. 92), foram “periferizados” e a cidade que “foi designada para ser socialmente igualitária, abriga, hoje, uma população submetida a desiguais encargos sociais e econômicos”.

Paviani (2010, p. 94) lembra que a Campanha de Erradicação de Invasões (CEI), realizada pelo Governo do DF, em 1970-1971, foi uma tentativa de preservar o Plano Piloto das mazelas sociais do País, erradicando diversas favelas, entre elas, “as favelas do IAPI, as vilas Tenório, Esperança, Bernardo Saião e o Morro do Querosene, criando Ceilândia, com seus 80.000 habitantes”. Para o autor, mais grave do que isso foi a centralização no Plano Piloto das atividades econômicas, enquanto a maior parte de sua população foi submetida a um padrão de desconcentração-concentração nas cidades, assentamentos e invasões do DF e de seu entorno.

Ao analisar as características atuais do espaço urbano de Brasília, Barroso (2008, p. 19) destaca que a forma polinucleada assumida pela cidade deve ser compreendida como estratégia para possibilitar seu controle geopolítico. “A cidade ao ser fragmentada acaba por criar núcleos múltiplos e desencoraja as pressões populares”, afirma a pesquisadora, lembrando que desde sua construção, já havia a intenção de se criarem cidades-satélites para abrigar os operários e também para suprir a demanda das levas de imigrantes que para cá vinham em busca de um futuro promissor na chamada “Capital da Esperança”.

Barroso (2008) destaca o pensamento de Paviani, ao analisar como a lógica da produção do espaço urbano da cidade seguiu o modelo de segregação social e econômica das demais cidades brasileiras. No Distrito Federal, lembra a autora, a quilômetros de distância do Plano Piloto, as cidades, invasões e assentamentos são ligados a ele por espaços desabitados, formando um todo em que o espaço é inacabado.

Nessa configuração do espaço habitado, de acordo com Barroso (2008, p. 20), aprofunda-se a segregação socioeconômica (espacial) entre o Plano Piloto e as cidades-satélites, assentamentos e

invasões, que concentram “uma série de problemas comuns ao espaço periférico e pauperizado das grandes cidades”.

3 URBANISMO, MONUMENTALIDADE E ACOLHIMENTO

O projeto urbanístico de Brasília foi desenvolvido em prancheta pelo arquiteto e urbanista Lúcio Costa, ganhador do concurso nacional aberto pelo Governo JK, em 1957. Amigo de Oscar Niemeyer e de Le Corbusier, Costa (1991) apresentou seu projeto em um relatório autoexplicativo, no qual cada proposta vinha acompanhada por desenhos. Logo no primeiro parágrafo, afirma que concebera a ideia de Brasília, como “uma solução possível que não foi procurada, mas surgiu, por assim dizer, já pronta” (COSTA, 1991, p. 20).

Segundo o urbanista, ele se decidiu a entrar na disputa, “imbuído de uma certa dignidade e nobreza de intenção”, que teria lhe garantido propor um projeto capaz “de conferir ao conjunto o desejável caráter monumental [...]no sentido da expressão palpável, por assim dizer, consciente, daquilo que vale e significa”. (COSTA, 1991, p.18)

Na concepção do projetista de Brasília, muito mais do que um simples novo centro urbano, ele havia procurado conceber a cidade como “civitas, possuidora dos atributos inerentes a uma capital” (COSTA, 1991, p.18). Era a década de 50. O mundo era o da Guerra Fria, dividido entre esquerda (comandada pela ex-URSS) e direita (liderada pelos EUA). No Brasil, após a criação da Petrobrás e o período conturbado do suicídio do Presidente Getúlio Vargas, a eleição de Juscelino Kubitschek — o Presidente “Bossa Nova”, que prometia desenvolvimento de 50 anos em cinco, com a transferência da Capital para o interior – parecia inaugurar um período de paz e prosperidade.

Costa (1991), como vários outros intelectuais e artistas brasileiros, era simpatizante do Socialismo e estava imbuído do espírito de seu tempo. E seu projeto para Brasília também estava imbuído desse espírito. Seu projeto lembrava uma ave (ou uma nave) que pousaria no solo do Centro-Oeste, a partir do traçado de uma cruz. Como ele mesmo explicava na proposta: “dois eixos que se cruzam em ângulo reto” – a cruz – e para adaptar-se ao território, no formato de um triângulo equilátero, arqueou-se um dos eixos, qual asas, prontas a alçar voo. Os primeiros três desenhos do livro ilustravam com precisão cirúrgica a ideia do projetista.

Em seguida, Costa (1991) passava a explicar os princípios das técnicas rodoviárias, com a eliminação de cruzamentos, aliados à técnica urbanística, que são os princípios básicos da sua proposta, alinhada à Carta de Atenas, um tratado sobre a arquitetura Modernista, comandada por Le Corbusier.

Ao eixo arqueado, o arquiteto conferiu o papel de circulação rodoviária, ao longo do qual se fixariam os setores residenciais. No outro eixo, que chamou de Eixo Monumental, impunham-se os setores cívico, administrativo e cultural da vida urbana.

No centro, exatamente no cruzamento dos eixos, uma plataforma “liberta do tráfego”, para abrigar cultura e lazer; embaixo dessa plataforma, a estação rodoviária interurbana. E no centro do triângulo equilátero, a Praça dos Três Poderes, num desenho “vinculado à arquitetura da mais remota antiguidade, a forma elementar apropriada para contê-los” (COSTA, 1991, p. 22).

O arquiteto utilizou-se ainda dos terraplanos, para abrigar o centro do Poder, a Praça dos Três Poderes e a Esplanada dos Ministérios, afirmando, em seu relatório, ter se utilizado “dessa técnica oriental milenar dos terraplenos” para garantir “a coesão do conjunto e lhe conferir uma ênfase monumental imprevista” (COSTA, 1991, p. 22).

Com a proposta das Superquadras, o urbanista projetou as moradias da nova Capital numa disposição em que cada conjunto de superquadras teria em seu interior parques, jardins e escolas primárias, além do comércio local de um lado e de outro de cada conjunto de edifícios, de seis andares no máximo, e mais o pilotis de cada bloco.

Segundo Costa (1991), a principal qualidade dessas áreas residenciais seria a indispensável “separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres, mormente o acesso à escola primária e às comodidades existentes no interior de cada quadra, para garantir a adequada escala do homem, a *civitas*” (COSTA, 1991, p. 28).

A igreja do bairro e a escala social, atribuída às superquadras, garantiriam, de acordo com o arquiteto, a convivência fraterna e as “gradações próprias do regime vigente”, mas, ao mesmo tempo, propiciando “num certo grau a coexistência social, evitando-se assim uma indevida e indesejável estratificação” (COSTA, 1991, p. 30).

Essas ideias de uma sociedade sonhada duplamente pelo socialismo e pelo humanismo, sem perder o pé na realidade de um regime capitalista, estão presentes em todo o projeto proposto por Costa (1991), em sua concepção de projeto de uma cidade que, em “sendo monumental é também cômoda, eficiente, acolhedora e íntima”, uma cidade em que “o tráfego de automóveis se processa sem cruzamentos e se restitui o chão, na justa medida, ao pedestre” (COSTA, 1991, p. 32). Em suas próprias palavras, uma cidade:

de fácil execução: dois eixos, dois terraplenos, uma plataforma, duas pistas largas num sentido, uma rodovia no outro [...] De um lado, técnica rodoviária; de outra, técnica paisagística de parques e jardins [...] Brasília, capital aérea e rodoviária: cidade parque. Sonho archi-secular do Patriarca” (COSTA, 1991, p. 32).

Em estudo sobre o espaço urbano de Brasília, Machado e Magalhães (2010, p. 285) afirmam que os estudos científicos sobre a cidade têm girado em torno do que caracteriza a modernidade de sua proposta: a organização espacial. As análises se voltam para “o tipo de sociabilidade urbana” que ela produziu. O caráter experimental de seu projeto, nascido diretamente, segundo eles, da

concepção urbanística moderna do século XIX, consolidada na “Carta de Atenas”, apregoava uma nova sociabilidade urbana, a partir de uma nova organização do espaço das cidades.

Entre os ideólogos desse urbanismo moderno estava Le Corbusier, além do próprio Costa (1991) e de Oscar Niemeyer, o arquiteto por excelência de Brasília. A Carta de Atenas propunha uma nova morfologia urbana capaz de “debelar o caos urbano gerado pela concentração da indústria capitalista, não só colocando em ordem as funções desempenhadas pelas cidades, como devolvendo a cidade para o homem” (MACHADO e MAGALHÃES, 2010, p. 287).

Para esses autores, ao propor um modelo de cidade capaz de “produzir um novo estilo de agregação humana” e tendo por princípio o homem enquanto ser individual e não enquanto ser social, o urbanismo moderno teve como consequência “uma utopia de delineamento muito fluido e elástico”, passível de ser moldado por diferentes propostas políticas. No caso da construção de Brasília – avaliam Machado e Magalhães (2010, p. 288 - 290) – a essa utopia do urbanismo moderno uniu-se outra utopia, a de se fazer da mudança da capital o “marco de uma nova sociedade brasileira mais democrática, quem sabe, futuramente socialista”.

E qual o resultado dessa utopia em contraposição à urbe real, quanto ao acolhimento do viajante e habitante? Segundo Soares (2010), esse tema, na ótica de Derrida (2004), deve ser tratado “no contexto ético-político de uma democracia por vir, que não significa uma democracia futura, mas sim a promessa de uma autêntica democracia, que nunca é concretizada” (SOARES, 2010, p. 163).

Na ótica de Derrida (2004), conforme atesta o autor, está a possibilidade de uma sociedade mais tolerante, um “Estado reconciliado e democrático por vir, ainda que a ambivalência hospitalidade/hostilidade permaneça” (SOARES, 2010, p. 172). O autor acrescenta que essa democracia do porvir por meio da “ambivalência hospitalidade/hostilidade, discutida por Derrida no contexto da possibilidade/impossibilidade, coloca-se, como veremos, sob o prisma da desconstrução” (SOARES, 2010, p. 164).

A desconstrução, na visão do autor, é uma estratégia contemporânea de ultrapassar o paradigma dominante de oposição entre o inteligível e o sensível, entre a essência e a aparência; no entanto, alerta o autor, “a desconstrução se pretende afirmativa, à medida que questiona tais estruturas binárias de oposição sem, contudo, destruí-las” (SOARES, 2010, p. 163).

Derrida (2009) conceitua a hospitalidade como “um direito moral, como um dever de humanidade devido a outro ser humano” (DERRIDA, 2009 *apud* SOARES, 2010, p. 164). Para ele, como destaca, “pensar a hospitalidade significa pensá-la sem condições, significa o acolhimento incondicional do outro que chega”, embora reconheça existir uma:

antinomia insolúvel [...] entre a lei da hospitalidade, a lei de uma hospitalidade incondicional e ilimitada, de total abertura ao outro que chega; e as leis da

hospitalidade, as leis de direitos e deveres condicionais e condicionados” (DERRIDA, 2003 *apud* SOARES, 2010, p. 164).

No estudo da palavra hospitalidade, verifica-se que provém do latim *hospes*, é formada de *hostis* (estranho), que também significa estranho, estrangeiro (*hostilis*), e que ora é reconhecido como hóspede (*hôte*), ora como inimigo, na concepção derridiana, de acordo com Soares (2010). Uma concepção que aponta para a possibilidade de um Estado reconciliado e democrático por vir.

O acolhimento do outro, então, tem limites? Pergunta-se o autor, citando Lévinas (1998), para quem:

o outro não é apenas um igual a mim, ou semelhante, mas é o absolutamente outro e devo servir ao outro sem perguntar pelo seu nome. Porque é o outro que me constitui como tal, eu sou responsável por ele porque ele me constitui. (LÉVINAS, 1998 *apud* SOARES, 2010, p. 174).

Para Soares (2010), é preciso avaliar quais ações podem ser propostas para se alcançar esse novo conceito de democracia proposto por Derrida (2009) e conclui seu artigo com uma indagação:

Sob que condições ético-políticas e culturais, quais ações dos organismos multilaterais, que proposições políticas e diplomáticas são necessárias para a realização de tal proposta? Como formar uma nova ordem mundial desconstruída, baseada em princípios humanistas democráticos e de justiça social, aberta às diferenças e ao diferente? (SOARES, 2010, p. 178).

4 CAMINHOS METODOLOGICOS

Para delinear esse estudo, que apresenta um olhar multifacetado e fragmentado, utiliza-se a perspectiva da bricolagem metodológica, o brico-método, como proposto por Avena (2008). Além disso, apoia-se nos conceitos da teoria da complexidade (MORIN, 1999); e nos conceitos de multireferencialidade e bricolagem metodológica, conforme analisados por Avena (2008), no exercício de apreender a cidade de Brasília, enquanto megalópole polinucleada, desigual e segregacionista, de um lado e, de outro, enquanto espaço urbano mais *hostis* e menos *hospes* para o viajante e habitante.

O olhar é caleidoscópico e subjetivo, de quem observa de longe o movimento do viajante e habitante, a paisagem, os monumentos e as ruínas da Cidade. A base do brico-método, segundo Avena (2008), é a abordagem do objeto de pesquisa a partir de múltiplos olhares — nesse estudo, os múltiplos olhares dos autores que se analisou. O autor propõe o uso do brico-método nos estudos científicos, destacando os estudos de Lapassade (1998), que considera a bricolagem intelectual como “a regra fundamental e incontornável das ciências sociais” (AVENA, 2008, p. 169), que estariam, em sua visão, condenadas a trabalhar dessa forma, em face da complexidade de seus objetos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do diálogo com os autores supracitados, pode-se inferir, em relação à primeira hipótese levantada, que o contexto sócio-histórico-cultural desde a fundação de Brasília e nos últimos 57 anos determinou a estratificação e segregação do seu espaço urbano.

E em relação à segunda hipótese, pode-se responder que o acolhimento turístico ao viajante e habitante de Brasília é mais *hostis* e menos *hospes* (AVENA, 2008), em consequência da estratificação e segregação que vem marcando seu desenvolvimento em direção a uma “megalópole polinucleada” (BARROSO, 2008).

Como salientam Machado e Magalhães (2010), “pode-se dizer que as classes populares nunca couberam no Plano Piloto”, exatamente porque o planejamento de seu espaço urbano nunca permitiu que se desenvolvessem o processo de autoconstrução e os barracos.

E isso se deu por meio da interferência do Poder Público, o principal promotor da distribuição territorial e da construção das residências em Brasília, que – na visão desses autores – curvou-se às “regras capitalistas de segregação residencial: a valorização diferencial dos terrenos e dos imóveis nas cidades” (MACHADO e MAGALHÃES, 2010, p. 320).

Pela reflexão crítica que se fez a partir do diálogo com os vários autores estudados no presente artigo, conclui-se que a tendência é que se confirme a previsão de Brasília vir a tornar-se, num breve espaço de tempo, uma megalópole polinucleada e desigual, como prevê Barroso (2008). E mais, a Capital do Brasil: “não escapará de ser o espelho do País; continuará contendo populações de alta e baixa renda, que continuarão a produzir juntas, mas morando afastadas” (MACHADO e MAGALHÃES, 2010, p. 362).

REFERÊNCIAS

AVENA, Biagio Maurício. **Por uma pedagogia da viagem, do turismo e do acolhimento**. Itinerário pelos Significados e Contribuições das Viagens à (Trans) formação de Si. Tese de Doutorado. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2008.

BARROSO, Eloísa. **Brasília: As Controvérsias da Utopia Modernistas na Cidade das Palavras**. Tese de Doutorado. Brasília: Universidade de Brasília, 2008.

COSTA, Lúcio. **Brasília, Cidade que Inventei** – Relatório do Plano Piloto de Brasília. ArPDF, Codeplan, DePHA. Brasília: GDF, 1991.

PAVIANI, Aldo. (organizador). **Brasília, Ideologia e Realidade** – espaço urbano em questão. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010.

SANTOS, Milton e ELIAS, Denise. **Metamorfoses do Espaço Habitado: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia**. 6. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SOARES, Victor. Ensaios Filosóficos – **Revista de Filosofia**. Volume II, Rio de Janeiro, 2010. www.ensaiosfilosoficos.com.br. Acessado?