

O PENSAMENTO URBANÍSTICO NA CONCEPÇÃO DE NOVAS CIDADES NO BRASIL: PERMANÊNCIAS E RUPTURAS NO PROJETO DE PALMAS, TOCANTINS

Ana Beatriz Araujo Velasques
Universidade Federal do Tocantins
biavelasques@uft.edu.br

Thiago Ramos Machado
Universidade Federal do Tocantins
trm@uft.edu.br

Introdução

Este trabalho se insere em um amplo e relevante tema de pesquisa, atinente às teorias urbanísticas que influenciaram a criação de novas cidades no Brasil, particularmente as capitais surgidas a partir da década de 1930, que sinalizaram para novos rumos da urbanização, qual seja, o desbravamento da fronteira centro-norte. Neste sentido, a identificação, organização e disponibilização da documentação e demais registros existentes, oficiais e não oficiais, sobre a memória da concepção do projeto urbanístico de Palmas, capital do estado do Tocantins, datado de 1989, evoca a necessidade de uma reflexão crítica sobre as permanências e fugas que seu partido apresenta, quando confrontado às correntes de pensamento dominantes nos projetos das demais capitais planejadas brasileiras, especialmente Brasília e Goiânia, bem como à outra referência assumida, a *new town* inglesa Milton Keynes, concebida no final de década de 1960.

Para uma análise mais rigorosa, o ponto de partida diz respeito ao distanciamento de algumas “verdades absolutas” criadas pelo senso comum, pautadas na percepção dos processos sócio-espaciais de produção do espaço urbano capitalista, dos quais qualquer cidade, fruto de um planejamento prévio ou não, experimenta, com o intuito de verificar os fundamentos por trás das ideias expressas no partido urbanístico de Palmas. Esse exercício torna-se peça-chave para o avanço do conhecimento na sociedade contemporânea, na medida em que as informações têm sido sistematicamente produzidas de modo cada vez mais reducionista, superficial e instantâneo, desprovidas de uma preocupação com a precisão acadêmica e o aprofundamento de conceitos e questões que se colocam, bem como de suas interrelações.

Sobre o caso de Palmas, constata-se a existência de um sólido conjunto de afirmações, que transita com frequência nos meios de comunicação e encontra ecos na comunidade acadêmica – aqui e alhures – acerca do significado do projeto urbanístico da capital tocantinense. Neste contexto, a repetição e a reprodução exaustivas possibilitaram a criação de verdades absolutas, tais como “o

projeto de Palmas é excludente”, ou ainda, aquela que se colocou como a mais largamente difundida, qual seja, “o plano de Palmas é a cópia de Brasília”.

Assim, a presente reflexão parte, não por acaso, do questionamento de uma visão tornada dominante, trazendo à tona alguns dos pontos fundamentais para compreender o significado do projeto de Palmas, e de que modo essa importante experiência se situa no seu tempo e no seu lugar.

O contexto espaço-temporal como peça-chave

No esforço de analisar uma concepção projetual, o entendimento acerca de seu contexto espaço-temporal torna-se peça-chave. Em relação ao caso ora apresentado, tal relevância justifica-se duplamente, quer pela escala da experiência – o projeto de uma cidade, capital de estado – quer pela ausência de estudos que buscassem nos recortes “tempo” e “lugar”, elementos que ajudassem a compreender os princípios que nortearam o projeto urbanístico original¹.

Delimitamos a década de 1950 como o marco zero de nosso percurso, pois acreditamos que a partir deste momento tem início uma série de acontecimentos relevantes, dentre os quais destacamos aqueles que particularmente atingiram, em maior ou menor grau, o *mainstream* da arquitetura e do urbanismo, particularmente nos EUA e na Europa, onde o movimento modernista foi posto em xeque a partir de críticas cada vez mais contundentes acerca dos princípios estabelecidos pela Carta de Atenas (1933) e sua “cidade-máquina”, rigidamente pensada segundo o modelo funcionalista.

No âmbito do pensamento norte-americano, o trabalho de Jacobs (2004 [1961]) constituiu-se em uma obra de referência sobre a falência do modelo modernista a partir da proliferação de ruas vazias, bairros “monótonos” e cidades inteiras “sem vida”, elevando os índices de violência e intensificando a segregação sócio-espacial.

Do “Velho Continente”, emergiram várias iniciativas que propunham uma ruptura com a corrente modernista. Neste contexto, cumpre destacar o *Team X* – movimento intelectual formado por importantes arquitetos europeus que levou à extinção dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna², com base em uma atuação fortemente crítica que buscava recuperar elementos da cidade clássica para se pensar a arquitetura e o urbanismo em uma conjuntura de crise paradigmática (Velasques, 2010) – bem como as contribuições advindas da experiência do programa de criação de novas cidades – adotado como política pública de desconcentração urbana na França, na Holanda e,

¹Em um universo no qual a maioria dos estudos sobre Palmas tem focalizado preferencialmente sua condição *ex nihilo* e as questões que emergiram no período pós-ocupação, uma das tendências observadas diz respeito ao predomínio, por parte dos autores, de uma visão *a-temporal* e *a-espacial* do plano urbanístico original. Nem mesmo o trabalho de Cerqueira (1998), que buscou trazer uma análise crítica acerca do projeto da capital do Tocantins, escapou a este tipo de abordagem. Uma exceção pode ser encontrada em Silva (2008).

²Os CIAMs (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna) estabeleceram-se, desde a década de 1920, como principal fórum de discussões e de difusão dos princípios modernistas, não apenas para a arquitetura, como também para projetos de criação e intervenção em cidades.

sobretudo, na Inglaterra (*New Towns Programme*). Neste último país, a ideia foi gestada e desenvolvida de modo mais completo, possibilitando a emergência de novas práticas urbanísticas em oposição ao funcionalismo modernista extremado, especialmente no que diz respeito às proposições de integração das quadras residenciais à área de trabalho, além da valorização da urbanidade como um conceito atrelado à humanização das atividades tipicamente urbanas e ao fortalecimento das relações sociais que aí ocorrem, enfatizando a qualidade de vida (Nawjin, 1979; Bor, 1992; Benévolo, 2001; Velasques, 2010).

Se em terras norte-americanas e europeias a década de 1950 representou o início de um momento de declínio e ruptura para o modernismo – consolidado nas décadas seguintes pela falência do Estado de Bem-Estar Social conjugada à crise do capitalismo em sua passagem à fase financeira, entre outras importantes mudanças – no Brasil vivia-se o apogeu dos ideais modernistas. Em plena sintonia com o discurso desenvolvimentista consolidado pelo governo do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961), no qual o desenvolvimento era visto como sinônimo de superação da pobreza e modernização do espaço (Limoeiro, 1977; Machado, 2011), a construção da nova capital federal, Brasília, iniciada em 1957 e inaugurada em 1960, tornou-se um dos exemplos mais emblemáticos da materialização dos princípios modernistas estabelecidos na Carta de Atenas (Holston, 1993). Por extensão, os arquitetos responsáveis pelo projeto, Lucio Costa e Oscar Niemeyer, foram elevados à condição de ícones do modernismo na arquitetura e no urbanismo em escala mundial.

Foi precisamente em meio a esta efervescência, marcada pela difusão dos preceitos modernistas a partir do superdimensionamento da experiência de Brasília, que teve início a formação dos dois arquitetos responsáveis pelo projeto de Palmas, Luiz Fernando Cruvinel Teixeira e Walfredo Antunes de Oliveira Filho. Nascido em Goiânia, no dia 13 de outubro de 1943, Luiz Fernando Cruvinel Teixeira foi, segundo suas próprias palavras, “bombardeado” pela arquitetura e pelo urbanismo ainda muito jovem, a começar pelo fato de viver em uma cidade-capital planejada no “meio do nada” (projeto original do arquiteto Atílio Correia Lima, de 1933), igualmente de influência modernista. Na adolescência, acompanhou de perto, e com grande entusiasmo, não apenas o crescimento da capital goiana, mas também a construção de Brasília e todo o ritmo frenético das obras monumentais sendo erguidas “nas terras vermelhas do cerrado”. Diante desse contexto singular, a opção pelo curso superior de arquitetura foi uma consequência “natural”, além de extremamente marcante: como não havia curso de arquitetura em Goiânia, ingressou na Universidade de Brasília (UnB) em 1962, onde fez parte da seleta geração de arquitetos que puderam vivenciar a experiência de estudar “o modernismo na prática” (Velasques, 2010).

O arquiteto Walfredo Antunes de Oliveira Filho nasceu na cidade de São Paulo, em 1948, mas ainda na infância sua família mudou-se para Goiânia. Após alguns anos residindo no estado do Rio de Janeiro, Walfredo Antunes retornou à Goiás, e ao longo de toda a década de 1960, as referências a Goiânia e, em especial, a Brasília, tornaram-se cada vez mais intensas, fato que

influenciou diretamente na escolha pelo curso de graduação em arquitetura na Faculdade Presbiteriana Mackenzie, na capital paulista, ainda no final da década de 1960, sendo o mesmo concluído na Universidade Católica de Goiás, em 1974. Neste mesmo ano, Luiz Fernando e Walfredo, juntamente com os arquitetos Walmyr Aguiar e Solimar Damasceno, fundaram o Escritório de Arquitetura GrupoQuatro, em Goiânia, que por três décadas destacou-se não apenas pela autoria de importantes projetos de arquitetura, mas sobretudo, pela atuação em projetos de urbanismo nos estados de Goiás e, posteriormente, no Tocantins, quando da sua criação em 1988³ (Velasques, 2010).

Cabe frisar que o trabalho desenvolvido pelo Escritório GrupoQuatro adquiriu importância e notoriedade na região, particularmente, pela combinação de uma dupla experiência acumulada dos arquitetos Luiz Fernando Teixeira e Walfredo Antunes, quais sejam, a atuação no serviço público e a realização de estudos de pós-graduação na Europa. Especialmente no decorrer das décadas de 1970 e 1980, tanto Luiz Fernando quanto Walfredo Antunes exerceram cargos executivos e de assessoria em destacados órgãos do governo do estado de Goiás nas áreas de planejamento e desenvolvimento urbano, tornando-se responsáveis pela elaboração de inúmeros projetos de urbanismo, transportes e habitação, além de planos diretores para municípios goianos (Velasques, 2010).

Em adição a esta experiência, cumpre ressaltar a complementação da formação acadêmica dos supracitados arquitetos em nível de pós-graduação. Luiz Fernando realizou cursos de especialização em Estudos Tropicais, no final da década de 1960, e, posteriormente, em Planejamento e Desenho Urbano, no início da década de 1970, ambos na Architectural Association School of Architecture (AA); Walfredo Antunes, por sua vez, cursou mestrado em Planejamento Regional e Urbano na London School of Economics (LSE), no período de 1975 a 1980 (Velasques, 2010).

Essa experiência no campo acadêmico chama a atenção para dois fatos fundamentais para a compreensão, posteriormente, de alguns dos princípios adotados no projeto de Palmas. O primeiro deles diz respeito às instituições em tela – AA e LSE – duas das mais importantes referências de tradição no ensino superior, não apenas no cenário britânico, mas em todo continente europeu. O segundo refere-se à possibilidade singular de confrontação entre uma base de ensino em arquitetura modernista por excelência – associada aos cursos de graduação de ambos os arquitetos– e o já consolidado *corpus* teórico encontrado naquelas instituições, de cunho predominantemente crítico – bem como das experiências práticas desenvolvidas – com particular destaque para as *new towns* inglesas – assentadas em estudos que privilegiavam os debates sobre a amplificação do fenômeno da urbanização no mundo e o papel do planejamento diante dos desafios e da complexidade que se delineavam a partir da década de 1970 (Bor, 1992).

³ O Escritório GrupoQuatro permanece em atividade, comandado por Luiz Fernando Teixeira em sua sede, na capital goiana. No final da década de 1990, Walfredo Antunes colocou fim à sociedade no referido escritório, passando a atuar profissionalmente em Palmas.

Ao mudar a perspectiva da contextualização para o Brasil da década de 1980, é possível verificar que este período configurou-se em uma transição, marcada por profundas transformações sociais. Na esteira do movimento pela democratização e de elaboração de uma nova Constituição, as discussões apontavam para a falência do modelo de centralização estatal na esfera do planejamento das cidades. Além disso, defendiam que o protagonismo deveria ser transferido aos próprios municípios, particularmente no que tange à elaboração de futuros planos diretores e de um maior engajamento dos diversos setores da sociedade civil. O foco principal, como não poderia ser diferente, era a metrópole brasileira⁴, síntese de toda sorte de mazelas advindas de décadas seguidas de um anti-planejamento que conduziu a um perverso processo de urbanização calcado, entre outras características, no aprofundamento da segregação sócio-espacial (Maricato, 2004).

Enquanto isso, em pleno cerrado brasileiro, havia em curso um movimento emancipatório de caráter regional que culminou na divisão do estado de Goiás, cuja porção norte transformou-se no estado do Tocantins, oficialmente instituído a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988. A criação do mais novo estado da federação implicou não somente na abertura de mais uma área de expansão da fronteira do capital em direção à Amazônia, mas também em uma espécie de “reedição da contradição entre o velho e o novo” (Machado, 2011), considerando a iniciativa do primeiro governador tocantinense eleito, José Wilson Siqueira Campos, de construir uma nova cidade para abrigar a capital.

Depois de Goiás celebrar a “nova” capital, Goiânia, e, posteriormente, o ápice vivido com a transferência da capital federal do Rio de Janeiro para a “moderna” Brasília, o governo do Tocantins, com base no resgate de discursos e representações que visavam acentuar a necessidade do “desenvolvimento”, do “progresso”, em oposição ao passado de miséria e abandono, consolidou a proposta de se erguer uma cidade *exnihilo*, no centro do estado, como síntese do “novo” (Machado, 2011).

Para a elaboração do projeto da nova capital do Tocantins, o governo estadual não realizou concurso público, evidenciando o fato de que a construção de uma cidade capital é fortemente influenciada por uma decisão política na sua origem, na qual a afinidade ideológica constitui fator determinante na escolha do profissional ou grupo de profissionais que levará a cabo a materialização da legitimação do poder político em um contexto específico, conforme nos lembra Lacaze (1992).

Não por acaso, a experiência profissional e intelectual dos arquitetos Luiz Fernando e Walfredo Antunes à frente do GrupoQuatro, aliada à proximidade pessoal e ideológica com o governador Siqueira Campos e seu discurso, constituíram-se em elementos decisivos para a escolha do referido Escritório como responsável pela elaboração do projeto de Palmas.

⁴ Uma exceção digna de menção refere-se aos estudos do arquiteto e urbanista Carlos Nelson Ferreira dos Santos, que na primeira metade da década de 1980 conjugou, de modo extremamente didático, alguns princípios do desenho urbano com questões de caráter ambiental e de integração à cultura local em projetos de intervenção para cidades no estado de Roraima (Santos, 1988).

Nas próximas páginas, tenta-se estabelecer um diálogo com esse singular contexto espaço-temporal, no sentido de construir uma reflexão crítica acerca do significado do projeto de Palmas e as armadilhas de suas “verdades absolutas”.

O significado do projeto de Palmas e as armadilhas de suas “verdades absolutas”

O projeto de Palmas foi encomendado ao Escritório GrupoQuatro em janeiro de 1989, após a conclusão dos estudos para a definição da localização da nova capital. O sítio urbano escolhido, situado na porção central do estado, à margem direita do rio Tocantins, seja pela extensa faixa de terra com baixas declividades, seja pelos limites claramente definidos e ainda pela forte identidade paisagística, mereceu particular destaque pelos autores do projeto. Neste sentido, as condições topográficas amplamente favoráveis, associadas à presença marcante do rio – posteriormente transformado em lago artificial – e da serra, ambos alinhados no sentido norte-sul, garantiram, nas palavras de Teixeira (2009), um enquadramento urbanístico e paisagístico perfeito, aliando beleza cênica e funcionalidade, além de constituírem fatores determinantes na proposição de uma planta linear para a cidade (Fig.1).

Essa conjunção de fatores propiciou à adoção de uma malha viária ortogonal, conformando a clássica “grelha”, ou “tabuleiro de xadrez” originalmente idealizados no *castrum* romano, justificada pelos arquitetos como a opção mais econômica, de fácil adequação ao sítio, que permitiria significativa flexibilidade, e ainda pela “(...) simplicidade quase didática para a implantação da cidade” (Teixeira, 2009, p. 95). Assim, o sistema viário básico e os módulos de quadras assumiriam a condição de elementos geradores e disciplinadores principais da ocupação urbana de Palmas.

Por sua vez, a adoção do *grid*, ou sistema de quadras, viabilizaria não apenas a formação de uma unidade estrutural e morfológica – claramente estabelecida pela associação entre a distribuição das densidades de ocupação e a hierarquização da malha viária – como também possibilitaria uma significativa reprodutibilidade na implantação do projeto, abrigando o uso residencial com densidade máxima prevista de 300 habitantes por hectare (GrupoQuatro, 1989).

A quadra padrão foi definida com dimensões aproximadas de 700x700 metros a partir de referências como viabilidade econômica – presente nos princípios adotados pelas *new towns* inglesas – os resultados dos estudos técnicos especializados de Juan Mascaró e, ainda, dos percursos peatonais sob as condições climáticas e sociais dos habitantes na área, cujo resultado final consistiu na estimativa de uma população de oito a doze mil habitantes. Esse formato quadrado básico estaria, no entanto, sujeito à adaptações, influenciado diretamente pela posição da quadra e, de igual modo, pelas condições do sítio urbano em cada trecho da cidade (GrupoQuatro, 1989).

Uma vez implantada a rede básica de quadras por etapas, com base na abertura das vias arteriais, cada uma delas seria objeto de parcelamento interno próprio. Neste ponto, a questão da

flexibilidade emerge novamente como um ponto de destaque, na medida em que possibilitaria uma variabilidade de soluções urbanísticas em cada caso, inclusive quanto aos tipos construtivos permitidos para as edificações (habitações uni e multifamiliares, bem como residências geminadas, seriadas ou isoladas), para as quais os projetistas deveriam considerar o tratamento dos limites, das franjas das quadras e suas relações e conexões com as próximas. Em relação à porção central das quadras, foram previstos equipamentos públicos básicos, como praças, escolas, centros comunitários e bibliotecas. Por sua vez, ao comércio e aos serviços de caráter vicinal, de afluência mais imediata e cotidiana da população, foram destinados os trechos mais ou menos regulares das vias coletoras. Assim, delineou-se a feição urbanística das quadras tipicamente residenciais, planejadas como unidades básicas de organização da vida na cidade (Segawa, 1991; Teixeira, 2009).

Quanto à diretriz de ocupação da cidade em fases, que integra o conceito de viabilidade do projeto, os autores do plano estabeleceram o centro da cidade como a primeira área a ser adensada, cujo marco de delimitação seria o recorte espacial localizado no encontro dos dois principais eixos viários arteriais estruturadores, quais sejam, as Avenidas Teotônio Segurado (eixo norte-sul) e Juscelino Kubitschek (eixo leste-oeste). Essa primeira fase compreenderia um total de cem mil habitantes, que segundo estimativas dos autores, poderia ocorrer em um período de cinco a dez anos, dependendo do ritmo de crescimento. Somente então a segunda fase, de um total de cinco, seria deflagrada, em área imediatamente contígua à anterior (Fig. 2).

A adoção do modelo concentrado de ocupação era peça-chave para a manutenção dos conceitos fundamentais do desenho da nova capital. No entanto, a implantação das quadras ao sabor dos interesses imobiliários e do governo estadual proprietário fundiário, bem como a consequente construção da extensa malha viária para acessar e levar infraestrutura à essas quadras, contribuíram amplamente para a construção da imagem de que o projeto de Palmas seria excludente e uma “mera cópia de Brasília”, conquistando espaço cativo não apenas no senso comum, mas igualmente nos veículos de comunicação e nas instituições de ensino, a fim de justificar os problemas decorrentes da ocupação e expansão da cidade, que constitui-se em um processo sócio-espacial-temporal próprio da produção do espaço urbano capitalista descompromissado com o direito à cidade e às disposições projetuais.

Diante desta percepção tornada “explicação oficial”, faz-se necessário estabelecer uma diferença fundamental, no tocante aos limites, nem sempre claros, entre o planejamento/projeto (que vislumbra objetivos/produtos a serem alcançados no futuro) e a gestão (diária, vinculada às ações no curto prazo) da cidade. Quando a referência diz respeito ao projeto de Palmas, evoca-se a sua concepção, estruturada em princípios e diretrizes legitimados pelo conhecimento técnico, que culminaram em um determinado desenhorientador da forma da cidade. Por sua vez, a gestão encontra-se associada à apropriação política deste projeto, ou seja, a maneira como a articulação dos atores do processo contínuo de produção do espaço urbano capitalista acontece, bem como o grau de

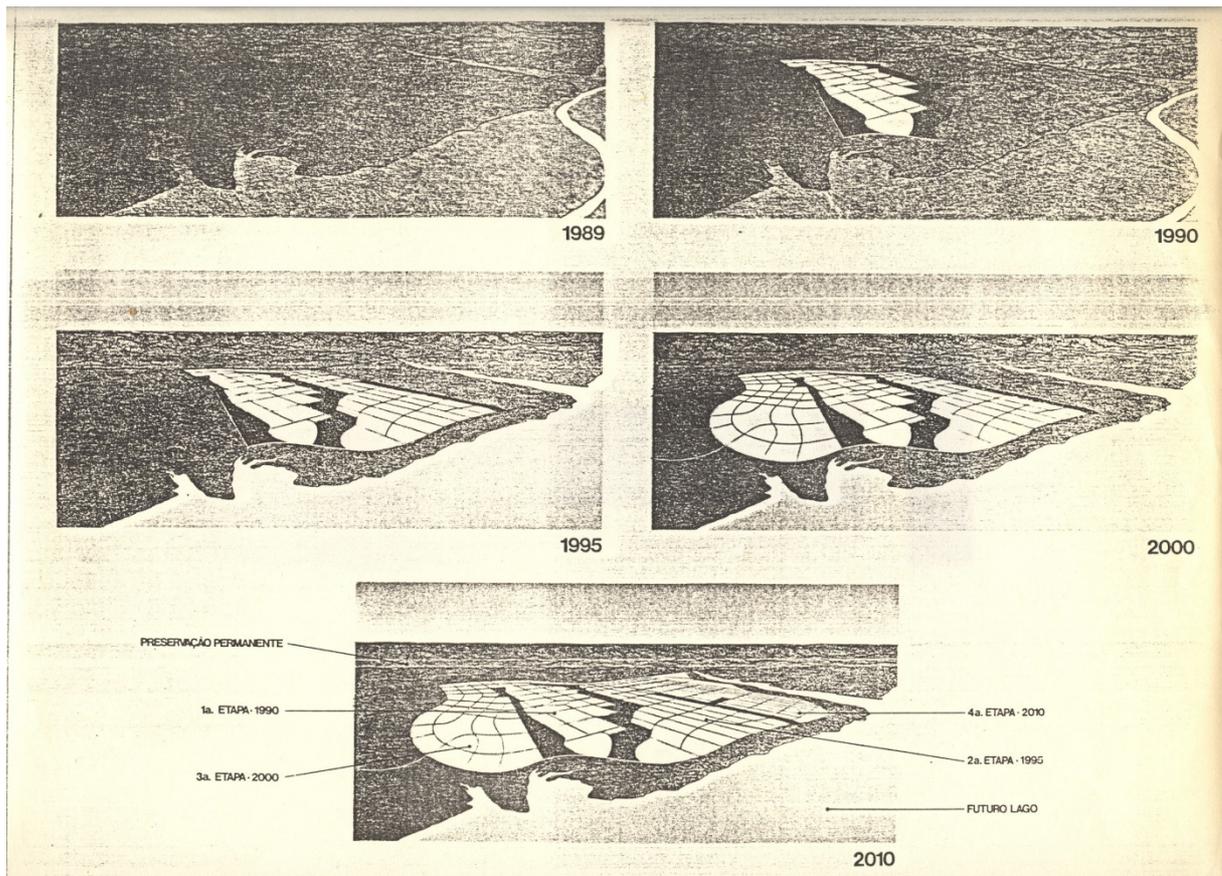


Fig.2 – Etapas de ocupação previstas no projeto de Palmas. Fonte: GrupoQuatro, 1989.

comprometimento que tais forças e a comunidade possuem em relação a este produto final proposto pelos arquitetos. Vale dizer que, no limite, a gestão determina o tratamento que será conferido aos princípios e diretrizes do plano urbanístico, através da concretização (execução) das políticas públicas.

Nestes termos, a segregação social atribuída, não raro, ao projeto de Palmas, tende a encontrar seus fundamentos precisamente no padrão de gestão pública adotado ao longo das duas décadas de existência da capital do Tocantins. Conforme visto em passagem anterior, as diretrizes de ocupação definidas pelo projeto foram extremamente claras quanto à proposição de diferentes etapas, assentadas na necessidade de se pautar a ocupação inicial no modelo de cidade compacta, com vistas às economias decorrentes, sobretudo, da implantação da infraestrutura básica.

Configurando clara divergência ao projeto original, as sucessivas gestões, em particular as da esfera estadual, responsáveis pelo controle do processo de expansão urbana de Palmas desde o início, colocaram em prática ações equivocadas de ocupação das quadras residenciais, negligenciando as distintas fases de expansão explicitadas pelo projeto original. Paralelamente, estimularam a ocupação de áreas localizadas fora do plano urbanístico, a partir da doação de lotes, moradias e/ou material de construção, destinados à população de menor poder aquisitivo (Machado, 2011).

Com efeito, as ações do governo estadual – este na condição de principal proprietário das terras de Palmas – motivaram a formação de vazios urbanos e o surgimento de um mercado fundiário alicerçado na valorização especulativa dos terrenos ao longo do tempo, de tal modo que ambos os processos se confundem com a gênese da cidade, ou seja, trata-se de um caso de especulação e fragmentação urbanas estruturais, face a constituição de um espaço sujeito, desde a sua formação, à dominação do valor de troca e à segregação social (Machado, 2011).

A diferença entre planejamento e gestão igualmente ajuda a compreender a origem e disseminação da exaustiva comparação do projeto de Palmas com o da capital federal. De fato, ambos os processos de produção do espaço urbano guardam algumas semelhanças, particularmente na dicotomia entre a área planejada e seus núcleos periféricos. No entanto, tal comparação tem simplificado uma questão que requer uma análise mais criteriosa, especialmente no que tange ao partido urbanístico.

A partir da identificação dos princípios norteadores do projeto de Palmas, pode-se extrair suas principais categorias, associando-as com as diferentes influências do urbanismo funcionalista, bem como da sua crítica, contribuindo para situar o projeto da nova capital do Tocantins como um produto de seu tempo, qual seja, o urbanismo moderno e suas transformações nas últimas décadas do século XX.

Sob esta perspectiva, os conceitos de “qualidade ambiental”, “flexibilidade” e “viabilidade”, quando direcionados aos projetos de novas cidades e novas capitais a partir da década de 1960, correspondem a uma reação à rigidez e à definição projetual na escala do detalhe, ao mesmo tempo que buscam uma maior liberdade e preocupação no processo de implantação e ocupação das cidades, preservando-se áreas verdes e de mananciais.

Conforme enfatiza Velasques (2010), a análise da concepção de Palmas demonstra que não houve um rompimento drástico com as ideias modernistas fundamentais, mas com sua aplicação, tendo como referência as novas cidades europeias criadas a partir das décadas de 1950 e 1960, cujo modelo mais próximo está na cidade inglesa de Milton Keynes. Desse modo, cabe a seguinte indagação: tais experiências negaram os processos de produção do espaço urbano capitalista (moderno)? Não, e Palmas idem.

Em adição, outro questionamento se faz pertinente: o que haveria, pois, de criatividade ou novidade, nos projetos de novas cidades como Palmas – quando comparadas à revolução causada pelas novas cidades modernistas fruto dos CIAMs – como Brasília, por exemplo? Cumpre insistir, pois, que a ruptura com a monumentalidade espetacular obtida pelo controle de toda forma urbana, definida no detalhe, é assumida com a expressão “simplicidade”, apropriada da crítica ao modernismo funcionalista.

O referencial das novas cidades europeias, e particularmente a experiência de Milton Keynes, conferiu a Palmas uma pretensa contemporaneidade e legitimação por apoiar-se sobre um

modelo internacional, conquanto a extinção do Programa – originado nas políticas governamentais de planejamento regional e metropolitano na Inglaterra – a partir do final da década de 1970, tenha dificultado estudos comparativos mais detalhados entre as duas experiências.

À luz desta constatação, configurou-se uma lacuna sobre a concepção de novas cidades no urbanismo contemporâneo, com ausência de reflexão teórica para conduzir a prática frente à imperativa necessidade de se construí-las, principalmente em países de grande extensão territorial e economia em desenvolvimento, como o Brasil.

Assim, a hipótese de que a concepção de Palmas é fruto do urbanismo contemporâneo ao seu tempo diverge diametralmente da “opinião formada” que imprime a Palmas o rótulo de “cópia em menor escala de Brasília”. Neste aspecto, parece claro que em relação ao partido, há importantes diferenças na aplicação dos fundamentos de desenho e forma, apesar de permanências estruturais, em razão de ambas constituírem-se, necessariamente, como cidades capitalistas – modernas por excelência.

Para (não) concluir

Este artigo pretendeu lançar luz sobre uma questão ainda pouco aprofundada, embora amplamente disseminada, que justifica a preocupação em trazer para o centro do debate a superficialidade acerca do entendimento sobre o projeto de Palmas, a partir de uma reflexão de caráter crítico. Neste sentido, a recuperação do contexto espaço-temporal que antecedeu o projeto, e ainda, de que forma a trajetória profissional dos arquitetos autores se entrelaça diante desse complexo cenário, torna-se fundamental, na medida em que ajuda a compreender os princípios e diretrizes adotados, a permanência ou a releitura de determinados conceitos, a busca pelo rompimento e, finalmente, as limitações e distorções decorrentes da apropriação política.

O projeto para a nova capital do Tocantins resulta, pois, de uma experiência contemporânea para o urbanismo pensado em sua época, cujo contexto histórico guarda inúmeras semelhanças com a concepção de Brasília – o que não poderia deixar de acontecer face à importância simbólica e urbanística, além da proximidade com a capital federal – ainda que referenciada não por este projeto, mas por outros, mais recentes e adequados às preocupações urbanas do final da década de 1980.

Outra motivação para a proposição da presente abordagem diz respeito ao papel que o tema assume em praticamente todos os estudos que tratam, direta ou indiretamente, sobre a capital tocantinense, qual seja, o de assunto obrigatório. Neste sentido, seja em uma referência de caráter introdutório ou na condição de problemática central, as análises acerca da concepção do projeto de Palmas devem merecer maior atenção no sentido de qualificar e despersonalizar o debate. O convite, portanto, está feito.

Referências Bibliográficas

- Benevolo, Leonardo. 2001. *História da Cidade*. São Paulo, Perspectiva.
- Bor, Walter. 1992. Urban design in new settlements: Milton Keynes. *Urban Design Quarterly*, s.v., 5-9.
- Cerqueira, Humberto. 1998. *O plano e a prática na construção de Palmas*. 181f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional), Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- GrupoQuatro. 1989. *Memorial do projeto da capital do estado do Tocantins: Palmas/Plano Básico*. Goiânia, (Mimeog.).
- Holston, James. 1993. *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo, Companhia das Letras.
- Jacobs, Jane. 2004 [1961]. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo, Martins Fontes.
- Lacaze, Jean-Paul. 1992. *Os métodos do urbanismo*. Campinas, Papirus.
- Limoeiro, Miriam. 1977. *Ideologia do desenvolvimento/Brasil: JK-JQ*. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- Machado, Thiago Ramos. 2011. *O poder do atraso na produção do espaço urbano: o caso de Palmas, Tocantins*. 237f. Tese (Doutorado em Geografia), Departamento de Geografia, Universidade Federal Fluminense, Niterói.
- Maricato, Ermínia. 2004. *Brasil, cidades – alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes.
- Nawjin, K. E. 1979. *Almere New Town: the dutch polder experience*. Lelystad, 152.
- Santos, Carlos Nelson Ferreira dos. 1988. *A cidade como um jogo de cartas*. Niterói, EdUFF.
- Segawa, Hugo. 1991. Palmas, cidade nova, ou apenas uma nova cidade? *Revista Projeto*, 146 (edição especial).
- Silva, Valéria Cristina P. da. 2008. *Girassóis de pedra: imagens e metáforas de uma cidade em busca do tempo*. 239f. Tese (Doutorado em Geografia), Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.
- Teixeira, Luiz Fernando Cruvinel. 2009. A formação de Palmas. *Revista da UFG*. 11, 6, 91-9.
- Velasques, Ana Beatriz Araujo. 2010. *A concepção de Palmas (1989) e sua condição moderna*. 245f. Tese (Doutorado em Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.