

PARADOXOS, PARADIGMAS E DISPARIDADES Palmas (TO-Brasil) e as teorias urbanas revisionistas pós 1945

PARADOXES, PARADIGMS & DISPARITIES Palmas (TO-Brazil) and post-1945 revisionist urban theories

A. Roberto de Almeida Bottura & B. Heliana Comin Vargas

FAU USP, Faculdade de Arquitetura; Universidade de São Paulo, Brasil

roberto.bottura@usp.br

hvvargas@usp.br

RESUMO

O objetivo do presente trabalho é analisar se as intenções presentes no discurso e justificativas do projeto urbano da cidade nova brasileira de Palmas (planejada por arquitetos e inaugurada em 1989), que se pretende em consonância com as teorias revisionistas dos dogmas funcionalistas surgidas posteriormente à 1945, se realizaram na prática. Parte-se da hipótese de que mesmo negado no discurso do plano, o paradigma da cidade modernista se vê contemplado na prática. Desta forma, é realizado um estudo crítico referenciado, discutindo soluções empregadas no projeto brasileiro que possibilitam a confirmação de tal paradoxo entre o discurso e a prática.

Palavras-chave: Palmas, Desenho Urbano, Urbanidade

Linha de Investigação: 1: Cidade e projeto.

Tópico: História Urbana e História do Urbanismo.

ABSTRACT

The objective of the present work is to analyze if the intentions present in the discourse and justifications of the urban project of the new Brazilian city of Palmas (planned by architects and inaugurated in 1989), which is intended in line with the urban theories of revision of functionalist dogmas that emerged later to 1945, they were realized in practice. It starts with the hypothesis that even if denied in the plan's discourse, the paradigm of the modernist city is seen in practice. In this way, a referenced critical study is carried out, discussing solutions used in the Brazilian project that enable the confirmation of such a paradox between discourse and practice.

Keywords: Palmas, Urban Design, Urbanity

Research line: City and project.

Topic: Urban History and History of Urbanism.

Introdução

Todo estudo que se debruce sobre uma cidade nova tem diante de si a oportunidade de observar alguns fenômenos em um contexto que evidencia de forma mais latente as contradições entre o projetado (desejado) e o realizado (materializado). Aqui, o objeto de análise é Palmas, capital do então recém-criado estado brasileiro do Tocantins, concebida por arquitetos e inaugurada no final do século XX a toque de caixa em um movimento de ocupação da região norte do país.

Seu projeto é formado por um Plano Básico/Memória a cargo do escritório goiano GrupoQuatro, cujos responsáveis costuram diversos discursos na busca de certa originalidade urbanística, que resultou numa proposta de cidade que nos instiga a decifrá-la. Considerando o ano de projeção/inauguração, 1989, junto aos objetivos com que os arquitetos a idealizaram, Palmas se insere cronologicamente e teoricamente em um contexto de revisão dos dogmas funcionalistas da Carta de Atenas.

Se a principal corrente teórica da segunda metade do século XX focou em questões urbanas, muitas das quais compartilhadas com os arquitetos da capital tocantinense (flexibilidade, qualidade ambiental, adequação à escala humana, resgate da centralidade tradicional, atenção ao pedestre, crescimento controlado para evitar suburbanização), como estas reverberaram no projeto implantado?

Parte-se da hipótese de que o projeto de Palmas representa um interessante paradoxo, ao reforçar paradigmas da cidade modernista, embora no discurso do plano a negasse plenamente. Conforme descrito em seu memorial (Grupoquatro, 1989a), buscava-se revogar atitudes radicais racionalizadoras, bem como setorizações e imposições contra a natureza. No entanto, o traçado, o arranjo das funções e as espacialidades construídas resultaram numa cidade de uma tediosa quadrícula cartesiana em que a falta de usos combinados, a monotonia da repetição, a negação da rua e da calçada e a total priorização do transporte motorizado individual terminaram por moldar o inverso do que se pretendia.

Desta forma, o objetivo do presente trabalho é avaliar o projeto urbano de Palmas a partir das contradições entre as teorias funcionalistas do urbanismo moderno e as respectivas teorias revisionistas que emergem pós 1945.

1. Insurgência

A problematização das teorias urbanas modernas reside na lacuna entre o discurso e a prática - fato tão caro aos projetistas, que aqui é colocada sob lente de análise. Certo está de que a vida percebida nos trechos de cidade e nas arquiteturas construídas sob tais princípios funcionalistas, descortinou uma realidade muito distante da apregoada em entusiasmados textos doutrinários. A promovida morte da rua-corredor que a anulou como lugar de encontro, transformou-a unicamente em via de circulação, sem calçadas atreladas à edifícios conjugados nem a usos e pedestres em toda sua extensão. O bloco solto desalinhado da via empobreceu a vida coletiva, resultando em um tecido urbano descontínuo, fragmentado, de prédios distantes entre si, apenas alcançados por transporte motorizado. O carro, este promissor artefato da liberdade da vida moderna, transformou-se no grande vilão, já que o congestionamento, a poluição e o ruído terminaram por

sentenciar sua perversa ação sobre o espaço urbano. O térreo sob pilotis descaracterizou os usos combinados, as fachadas ativas, os múltiplos acessos, induzindo a vazios desprovidos de apropriação e significação. A uniformidade dos conjuntos habitacionais estampava todos esses atributos, replicando uma espacialidade amorfa, de vida opaca, que em nome de uma desejada coletividade não conseguia potencializar valores locais dos lugares em que estavam inseridos. O resultado é um distanciamento entre o homem real, comum, autêntico e individual; e o homem ideal, universal e abstrato.

Os postulados da cidade funcional começaram a ser revogados durante os CIAMs - Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, órgão formulador e propagador deste ideário. Ao longo de suas dez edições de existência (1928 a 1956), acompanhou-se uma intensa transformação mundial que tem como marco a 2ª Guerra Mundial e a posterior reconstrução europeia. Valores urbanos divulgados como universais pensados para um homem-tipo, com emoções-tipo em requeridas cidades-tipo, em realidade, passaram a não alcançar a complexidade da vida pós 1945.

Uma nova pauta passava a exigir da arquitetura e do urbanismo soluções frente ao crescimento urbano advindo do êxodo rural, o desenvolvimento tecnológico, a questão ambiental, a emergente sociedade de consumo, o intenso uso do transporte individual motorizado, a volta a uma escala humana, a recuperação das qualidades humanas do contraste e da variedade, a deterioração dos centros históricos, entre outros.

O painel apresentado pelo casal Smithson no CIAM IX (1953) intitulado *Urban Re-identification Grid* buscava romper com o tradicional *grid* corbusiano de apresentação que se rebatia em uma crítica em pensar a cidade por suas funções. Eles propunham que o elo que une a pessoa à cidade é a identidade, e esta só se desenvolve a partir de uma hierarquia de elementos associativos que passa pela casa, rua, bairro e cidade. Encontrar novas equivalências para essas relações deve ser, de acordo com o texto apresentado na ocasião, a principal tarefa relacionada à nova sociedade. Projetar a partir da facilidade de se movimentar pela cidade associada a uma densidade que permita a convivência do coletivo com várias atividades é um método de se opor ao isolamento das quadras monofuncionais estritamente residenciais (*Neighbourhood*) e dos edifícios habitacionais (*Unité*) estimulados pelas teorias modernas.

Desta insurgência, toma forma uma teoria da arquitetura que busca dar conta destes novos desafios, irradiando uma estrutura crítica revisionista que representa as “vicissitudes do pensamento moderno” (Vianna, 2017), cujas ideias principais são aplicadas ao longo da segunda metade do século XX, vindo a compor, ainda que no discurso, o ideário do projeto urbano da capital tocantinense.

2. Palmas, cidade nova

A malha urbana de Palmas, decorrente do projeto de 1989¹, se estrutura em dois grandes eixos perpendiculares formados pela avenida Teotônio Segurado (Norte-Sul) e Juscelino Kubitschek (Leste-Oeste), em cuja intersecção se dispõe o centro cívico, formado pela Praça dos Girassóis (sede do poder estadual). A partir deste centro, são edificadas os “setores compostos de habitação (alta e baixa densidade), comércio e serviços em função da demanda” (Grupoquatro, 1989a: 8) e replicam-se vias paralelas transversais

¹ Com a constituição cidadã de 1988, fica definido o desmembramento da porção norte do estado do Goiás, denominando-o doravante Tocantins, resultado de anos de lutas separatistas que teve como mentor o político José Wilson Siqueira Campos (Lira, 2011; Silva, 2008). Empossado governador, entre a decisão de ocupar uma cidade já existente ou a criação de uma nova, optou-se pela segunda, correndo o ano de 1989 a contratação direta do escritório goiano GrupoQuatro, na época a cargo dos arquitetos Luiz Fernando Cruvinel Teixeira e Walfredo Antunes de Oliveira Filho.

entrecortadas por rótulas em seus cruzamentos em nível por onde aflui o principal trânsito da cidade, conformando as grandes quadras residenciais de aproximadamente 700 x 700 metros quadrados (fig.1).

No memorial, ao disparar um discurso contra Corbusier – que defendia a geometria nos traçados – os arquitetos de Palmas dizem refutar qualquer conceito de “cidade absolutamente geométrica, entrecortada por vias rigidamente ortogonais, setorizada em obediência a uma série absoluta de prioridades assumidas” (Grupoquatro, 1989a: 3), incorrendo na prática, em uma peculiar contradição (como visto na figura 1).

A escolha do tecido reticular diz se justificar pela facilidade econômica na execução e na garantia de sua expansão em obediência ao traçado proposto, onde “é necessário rigidez no conjunto geral, induzindo um traçado que não venha alterar-se a todo momento (Grupoquatro, 1989a: 4). Sob este aspecto, o plano urbano de Palmas não tem começo, meio e fim (como Brasília e Chandigarh), já que a malha, podendo ser reproduzida *ad infinitum*, é a que melhor responde ao desejo dos projetistas de que a cidade tivesse um crescimento controlado, “que possa reproduzir-se conforme a necessidade de implantação” (Grupoquatro, 1989a: 6), com uma ocupação por etapas e em “fitas”, partindo de uma parte central e que paulatinamente ao alcançar as densidades desejadas, abriria mais quadras para sua urbanização.



Fig. 01: Plano urbano de Palmas com seu primeiro zoneamento. Fonte: Elaboração própria a partir da base de GRUPOQUATRO (1989)

Já em 1964, o arquiteto Fumihiko Maki sugeria em seu artigo *Investigations in collective form*, a existência de uma forma coletiva que admitisse elasticidade e flexibilidade, podendo ser alterada com o passar dos anos mesmo que submetida a um princípio comum de organização. Para ele, a forma coletiva deve ser flexível o suficiente para admitir crescimento e mudança, e menciona que “as cidades hoje tendem a ser fisicamente e visualmente confusas. São padrões monótonos de elementos estáticos. Falta-lhes características físicas e visuais em consonância com as funções e tecnologia que as compõe” (1964: 3). Assim, a riqueza da forma coletiva percebida por Maki nas cidades históricas advém da multiplicidade de elementos presentes e que poderiam ser revelados pelas possibilidades que um novo desenho urbano pudesse incentivar. No projeto do GrupoQuatro aparece uma forma de cidade que condiciona uma vida cotidiana encerrada em um conjunto estático, que não permite um desenvolvimento elástico nem flexível, moldando uma paisagem urbana fundamentada na repetição da quadrícula, cuja dominância da técnica no “vir a ser” descarta - pela racionalidade do plano - qualquer possibilidade do orgânico e do espontâneo.

No 2º pós-Guerra, Josep Lluís Sert abandona a metáfora da máquina simbolizada pela visão funcionalista dos primeiros CIAMs e passa a compreender as cidades como organismos vivos. Esta transição fez com que o arquiteto catalão passasse a aceitar o local, concebendo cidades como um ato que não está isolado de sua região de influência, introduzindo em seu texto *The human scale: key to the measure of cities* (1957) os conceitos de flexibilidade e crescimento orgânico. Ao contrário do projeto de Palmas, que ignora a região que está inserida² refazendo nos confins do Brasil a defasada ideia da tábula-rasa da modernidade, Sert mira a qualidade dos tecidos urbanos das cidades históricas, abrindo uma visão mais contextualista afirmando que o sistema de espaços públicos abertos de uma cidade não são os grandes trechos residuais livres e sem projeto promovidos pela doutrina funcionalista, e sim, aqueles que são pensados à escala humana, conectados a diversos usos e facilitadores do encontro.

Na capital tocantinense, os arquitetos negam uma cidade que seja “uma imposição humana contra a natureza” (1989a: 3), rebatendo pelo discurso a afirmação de Corbusier “uma cidade! É o domínio do homem sobre a natureza. É uma ação humana contra a natureza” (Corbusier, 1971: 7), de modo que definem, enfim, que “o projeto da futura capital do Estado do Tocantins foi, portanto, precedida de um outro tipo de sonho: ecológico e humanístico” (GrupoQuatro, 1989a: p.3).

Por mais que o quadrilátero definido para a construção de Palmas tenha características topográficas visivelmente planas, não se pode deixar de considerar a variedade de formas da Serra do Carmo (à leste) e a sinuosidade do Rio Tocantins (à oeste) sendo ambas cortadas transversalmente por ribeirões serpenteantes que nascem na Serra e desaguam no rio. Este caminho orgânico, que esculpe linhas de força no terreno escolhido, foi totalmente descartado ao impor neste sítio geográfico uma quadrícula rigidamente ortogonal, que anula qualquer possibilidade de integração entre o traçado e a natureza circundante. Ao assumirem não querer qualquer “radical atitude racionalizadora”, terminam na prática em desenhar uma cidade que prevalece tanto a imposição quanto a divisão funcional por áreas de atividade e ênfase na circulação viária.

A insipidez na similar disposição das quadras entre tediosas avenidas retilíneas provoca três contradições que vão contra os princípios almejados pelos autores do projeto, ao considerarem que “prevaleceu uma visão ecológica” que “conduziu os trabalhos a uma busca holística entre o conjunto social, as partes edificadas e o

² Para o histórico desta região com as populações que já residiam nas imediações bem como etnias pré-existent, ver Anjos (2017) e Lira (2011).

ambiente que irão ocupar” (Grupoquatro, 1989a: 6). Primeiramente, as próprias quadras não são pensadas em sua relação holística, ou seja, que estabelecesse uma harmonia com o conjunto edificado de modo que foram projetadas como unidades autônomas introvertidas com apenas dois ou no máximo três acessos, cujos limites são os próprios fundos dos lotes, que obrigatoriamente devem ser murados. Em seguida, como consequência, já que junto a estes muros que definem os próprios limites das grandes quadras acontecem as calçadas margeando as vias de circulação, as vias arteriais se dão em total desconexão com frentes de edifícios e eventuais atividades, conformando uma infinidade de espaços livres totalmente residuais, sem tratamento adequado nem uso definido – tal qual criticado por Sert 40 anos antes. No final, o desenho urbano proposto induz a uma tipologia de quadra sinônimo de pequenos protótipos condominiais³ que negam totalmente o espaço público, voltando-se para o interior acreditando criar laços de identidade e pertencimento, mas que em realidade apenas conseguem moldar o isolamento e o anonimato. Na capital tocantinense, ao circular pela cidade, não sabemos o que ocorre em suas quadras, nem tampouco há interesse em conhecer uma quadra vizinha, já que foram concebidas para serem isoladas⁴, tal como descrito em seu memorial, “as vias internas às quadras terão uso exclusivamente local, não permitindo a circulação de tráfego de passagem” cujos acessos “deverão ser limitados de forma a minimizar as interferências com as vias arteriais” (Grupoquatro, 1989a: 13).

Já no interior de cada quadra encontramos vias de acesso locais, que fazem o acesso exclusivo às residências e pequenas praças com a previsão de possuir escola primária/creche, comércio unicamente local e alguma estrutura de lazer como quadra e playground. Enquanto os autores do projeto afirmam que “a noção de quadra fechada é uma noção que quando bem trabalhada dá uma noção de pertencimento, de vizinhança, de uma progressão de sossego” (Antunes apud Rodovalho, 2012: 171), o que se percebe de fato é que o parcelamento tradicional dos lotes não alcança qualquer modelo de coletividade, já que as quadras urbanizadas pelas incorporadoras privadas - que são proprietárias da gleba e detentoras dos lotes - apenas reproduzem um desgastado e lucrativo sistema imobiliário de compra/venda de terra urbana.

O ordenamento urbano de Palmas não está pensado pela combinação da pluralidade de atividades. Ele parte, em realidade, do arranjo de suas funções (administrativas, comerciais, residenciais, de lazer e indústrias) com viés restritivo e singular. Ao lembrar que os arquitetos autores do projeto buscaram justamente a negação da cidade funcional, em que “a absoluta racionalização das funções humanas na cidade já se tornou passível de revisão” (Grupoquatro, 1989a: 3), percebe-se que foi justamente a separação de usos que moldou a urbanização da capital. Escreve Sert em 1966,

(...) o uso residencial separado do uso comercial ou de negócios e vinculado apenas às instalações recreativas (...) é um quadro bastante ingênuo e desprovido de vitalidade. A mescla de usos do solo tem contribuído em animar as melhores paisagens urbanas... (...) aplicá-las a cidades inteiras significa condená-las a morte (...) (Sert apud Rovira, 2005, p. 166).

O zoneamento inicial da capital tocantinense configurou um centro administrativo destinado a edifícios isolados única e exclusivamente governamentais. A monumental avenida Teotônio Segurado (definida com

³ Há casos atuais de quadras que já discutem seu fechamento com guarita e controle de acesso e, inclusive, a criação de quadras já condominizadas no centro da cidade, como os condomínios de alto-padrão Aldeia do Sol e Alphaville.

⁴ Exceções estão ocorrendo na apropriação de quadras residenciais de Palmas por usos de comércio e serviços, passando a refazer novas dinâmicas territoriais na cidade. Para isso, ver o artigo de Bottura (2018).

uma largura de 150 metros) foi pensada como o principal eixo de comércio e serviços para toda a cidade, não admitindo edifícios de uso misto e decretando que aqui, única e exclusivamente, deveriam se localizar escolas, hospitais, hotéis, templos e outros tipos de comércio e serviços de grande porte. Nas grandes quadras residenciais não são admitidos comércio e serviços mais abrangentes, limitando-as a pequenos estabelecimentos de uso e acesso estritamente local. Os equipamentos de lazer e cultura estariam dispostos apenas ao longo das áreas verdes intersticiais e na Avenida Parque que margeia a represa enquanto que equipamentos comerciais especializados como revendas de automóveis, depósitos de materiais de construção e postos completos de gasolina não poderiam ser implementados no tecido urbano central e sim, mais afastados próximo à rodovia TO-050 que margeia a cidade. À universidade, foi destinado um terreno junto à represa, distante 10 quilômetros do centro da cidade.

Ao definir que “as redes principais de serviços e sistemas urbanos de abastecimento, estão previstas sempre no sentido Leste/Oeste” (Grupoquatro, 1989a: 5) restringe-se as avenidas Norte/Sul a explorar este tipo de atividades. Por cruzar a cidade em toda sua extensão, estas avenidas NS muito movimentadas - que nada mais são do que fundos de quadras murados de lotes residenciais - estão se subvertendo em avenidas comerciais, potencializando uma urbanidade antes inexistente. O resultado é uma transgressão à lei que não considerava a dinâmica de uma urbes em formação. Atualmente, a infinidade de calçadas que ladeavam muros opacos, agora faz par com frentes de lojas, bares e restaurantes com mesas nas calçadas (fig. 2 e 3). Este é um fenômeno percebido em muitas avenidas NS na cidade, que são atualmente das mais movimentadas e animadas comercialmente. Sai o rígido zoneamento e entra a diversidade de funções.



Fig. 02 e 03: Fundos da Quadra 204 Sul: de lotes murados à ocupação de atividades comerciais favorecendo urbanidade com usos, vitrines e mesas na calçada. Fonte: o autor (2019)

O casal Smithson afirmava que “a rua não é apenas um meio de acesso, mas também uma arena para expressão social” (1967: 8), cuja relação entre o edifício, a calçada e a rua podem inspirar novas formas de arquitetura e projeto urbano que favoreçam o encontro. É uma alternativa que vai contra a abolição da rua-corredor, cujo ideal corbusiano de mecanização, padronização e despersonalização da rua no cotidiano, afastou os pedestres de seus domínios mantendo-os dentro de térreos-parques desprovidos de qualquer significação. Por este motivo, é que algumas das palavras de ordem de Alison e Peter Smithson são identidade e associação, ou seja, resgatar a identificação das pessoas com o espaço que habitam e circulam

associadas às atividades que ali desenvolvem e podem vir a ser desenvolvidas. A indicação dos arquitetos ingleses é que há de se alinhar o desenho urbano proposto, com atividades atreladas a tipologias arquitetônicas que permitam aos usuários um verdadeiro sentimento de pertencimento e identificação com o espaço que usufruem da cidade.

O sistema viário de Palmas foi pensado para atender majoritariamente os seguintes objetivos: “a eficiência da circulação de pessoas e mercadorias, e o custo econômico de implantação da infraestrutura urbana” (Grupoquatro, 1989b: 8). É uma visão funcionalista da rua, projetada como um local de circulação em alta velocidade que define perímetros de quadras. Aqui ela é um dado técnico a ser contabilizado entre as necessidades de bom funcionamento da cidade, percebido por palavras de ordem como eficiência e custo. Em Palmas, a trama regular de vias principais favorece a fruição de veículos motorizados em que não foi pensado como solucionar os deslocamentos dos pedestres pela cidade - ou ao menos dedicar alguma solução urbanística contextualizada em sua realidade século XXI.

Jane Jacobs diz que “as ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais” (2001: 29) e Jan Ghel define que das necessidades psicológicas que as pessoas precisam nos espaços públicos estão “a necessidade de contato, a necessidade de conhecimento e a necessidade de estímulo” (2003: 127). Ao conjugar calçadas junto às vias arteriais com os fundos de lotes murados, reproduz-se uma paisagem urbana amorfa (fig. 4 e 5), não estimulando a urbanidade, acanhando pedestres de circular por suas vias, afinal, a falta de contato visual, as longas distâncias por conta da extensão das grandes quadras margeadas por largas avenidas e os escassos atrativos nos percursos murados terminam por confirmar que “a calçada por si só não é nada. É uma abstração. Ela só significa alguma coisa junto com os edifícios e os outros limítrofes a ela ou calçadas próximas” (Jacobs, 2001: 29).



Fig. 04 e 05: Perímetros da quadra 806 Sul: lotes murados, calçadas sem relação com o entorno e escasso tratamento paisagístico. Fonte: o autor (2020)

Outro aspecto que se relaciona a divisão das quadras é o uso delas decorrentes. Essas quadras residenciais, que eram limitadas a receber comércio estritamente local, estão sendo apropriadas pelo setor terciário, de modo a receber usos que transbordam para toda a cidade, criando uma dinâmica até então não permitida no

planejamento inicial. Esta singela transformação faz com que quadras, como 106 Sul, 204 Sul, 304 Sul, 504 Sul, 307 Norte, tenham um variado fluxo de pessoas, incorrendo uma vida urbana mais animada, complexa e variada. Tal qual Christopher Alexander (1962) indica, as vantagens de uma estrutura mais complexa com sobreposição de funções faz com que a vida cotidiana seja mais rica em experiências, favorecendo espacialidades que permite a convivência e a circulação, recordando que “entre todas as atividades que têm lugar no âmbito público, a circulação - de pessoas e mercadorias em seu caminho de um lugar para outro - é a mais completa” (Ghel, 1971: 127).

Mais um interessante paradoxo é o fato de que uma das vertentes da ecologia urbana associada ao bem-estar é a diminuição do uso de transportes motorizados fazendo prevalecer os deslocamentos a pé ou por modos de baixo consumo energético, como bicicletas e patinetes. Exemplos vistos em algumas cidades mundiais colocam na pauta a adaptação de trechos de cidades que possam melhor incentivar tais modais, de modo que em uma cidade como Palmas, que já nasce com o título de “Capital Ecológica” era de se esperar um desenho urbano que colocasse o pedestre como protagonista. No Plano Básico/Memória, a palavra calçada não aparece uma única vez.

O processo de ocupação da capital tampouco sanou essa contradição, já que esta foi sendo urbanizada carente de sombreamento, ciclovias, adequada pavimentação e acessibilidade, cujas calçadas - quando existentes - não são nada respeitadas a escala humana, muitas vezes de terra batida, sem rampas nos cruzamentos nem atreladas a um sistema de circulação que favoreça segurança e variedade. Neste critério, refutamos veementemente o ingênuo argumento de Silva que afirma em Palmas “o que realmente inibe a circulação de pedestres é o clima - o sol escaldante durante todo o ano, torna inviável andar na rua mesmo a curtas distâncias” (2008: 88), de modo que defendemos que o adequado projeto dos sistemas de espaços livres e de circulação de uma cidade criam a ambiência necessária para que as pessoas se movam das mais diferentes formas, bastando apenas lembrar casos de cidades espanholas (Granada, Sevilha, Córdoba e outras) cujos habitantes, mesmo em meio às altas temperaturas no verão, continuam percorrendo seus espaços a pé e permanecendo nos espaços públicos devidamente pensados para que sejam usufruídos em todos os momentos do ano. Em suma, trata-se de um problema projetual a ser previsto e resolvido e não apenas um aspecto meteorológico. Saber tirar partido das condicionantes climáticas no arranjo urbano e nas dinâmicas que ele irá impulsionar, deveria ser uma das premissas para uma cidade planejada que diz querer ser “ecológica” e que parte de um ideal “humanístico” de “coletividade”.

A guisa de conclusão, pontuamos que o centro simbólico da capital tocantinense não está pensado como o grande espaço de encontro da cidade, de modo que ali não se pensou em ubicar o teatro, a biblioteca, a universidade e os grandes equipamentos de integração da população como Sesc, Estádio e Centros de Lazer. No promontório principal, a mando do mentor Siqueira Campos, que “era a fonte de todas as decisões, absolutamente todas” (Antunes apud Rodovalho, 2012: 174), se coloca o palácio governamental e as secretarias, realçando a obviedade, de que se está edificando uma capital administrativa regida por um corpo político que do alto tudo assiste. Essa grandiosidade projetual, materializada na imensidão da Praça dos Girassóis⁵ preenchida por edifícios isolados desconectados uns dos outros, está muito distante do que se entende por centro cívico nas acepções colocadas a partir do CIAM VIII (1951) e promovida pelos arquitetos das gerações seguintes. Sert, no discurso de abertura desta edição do Congresso, diz “o coração da cidade

⁵ Cabe destacar que a Praça dos Girassóis, com 571 mil metros quadrados se mantém no bizarro ranking da segunda maior praça urbana do mundo (SILVA, 2008).

trata dos problemas urbanísticos daqueles setores urbanos que são lugar de congregação de massas, centros de vida coletiva e, ao mesmo tempo, símbolos da cidade mesma” (apud Costa, 1997: 127), alabando o núcleo central como o local de reunião das artes, dos monumentos e das praças públicas.

A monumentalidade lograda em Palmas representa a celebração da autoridade por formas construídas, terminando por confirmar o manifesto de Sert, Léger e Giedion de décadas anteriores, onde em uma sociedade que não é capaz de reconhecer as forças criativas de sua época, não consegue construir monumentos ou edifícios públicos integrados aos seus centros urbanos e sim apenas “receptáculos vazios” (apud Costa, 1997: 15).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou explorar alguns paradoxos, paradigmas e disparidades entre a cidade nova de Palmas e algumas teorias urbanas revisionistas que emergiram a partir do 2º pós-Guerra.

Respeitando seus respectivos contextos históricos mas inserindo o projeto de Palmas numa mesma cronologia de revisão do pensamento urbanístico moderno, ao longo do texto aparecem elementos teóricos e práticos que vão colocando em xeque a gênese conceitual do desenho urbano proposto pelo escritório GrupoQuatro, que não incorpora algumas das principais críticas ao funcionalismo e à segregação de usos, em que aparentemente afirmavam perseguir.

A malha urbana reticular que prioriza o transporte motorizado realça o pouco tratamento com a escala humana, que é o cerne das discussões revisionistas pós 1945. A cidade planejada sem prioridade ao pedestre no conjunto geral nem tampouco a opção de transporte público de baixo consumo energético, não traduz o conceito de “ecológico” que o Memorial diz se fundamentar. O desenho urbano repetitivo incorreu na monotonia de grandes quadras introvertidas, de parcelamento tradicional, entregues as incorporadoras imobiliárias que não exploram nenhum caráter de vida pública comunitária que poderia emergir da experiência do novo, ignorando por completo os ideais de “coletividade” almejados no projeto original.

Enfim, encontramos nas experiências apontadas em nosso estudo de caso, algumas evidências de que o projeto de Palmas já revela em sua origem um total descompasso aos elementos discutidos nas teorias urbanas revisionistas de coletividade, multiplicidade e resgate do verdadeiro valor da rua e da calçada na vida cotidiana. Perde-se sucessivas oportunidades, que a partir do fenômeno de uma cidade nova, poderia se aspirar em um arranjo que incentivasse a identidade, o pertencimento e uma melhor qualidade na vida entre os edifícios. Nos confins do Brasil, vemos repetidamente a subordinação do indivíduo a um plano urbano de matizes autoritários que quer condicionar seus comportamentos e sentimentos cotidianos. É um delírio anacrônico, que refaz na imensidão do cerrado a defasada ideia da tábula rasa da modernidade, cujo projeto é o paradigma do contrário do que se buscou ser.

BIBLIOGRAFIA

ALEXANDER, C. (1998). A city is not a tree. In: THACKARA, John (ed.). Design after modernism: beyond the object. London: Thames and Hudon.

- ANJOS, A. C. C. (2017). Do girassol ao capim dourado. Apropriação e ressignificação de elementos naturais na narrativa identitária do Estado do Tocantins. Porto Alegre: Editora Fi.
- BOTTURA, R. A. et al. (2018). Ambivalências entre Cidade, Comércio e Urbanidade em Palmas (TO). In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. 5, 2018, Salvador. Anais... Salvador: UFBA, p. 8696.
- CORBUSIER, L. (1924). La ciudad del futuro. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1971.
- CORBUSIER, L. (2004). Precisoões. São Paulo: Cosac Naify, 2004.
- GHEL, J. (2017) La humanización del espacio urbano. La vida social entre edificios. Barcelona: Reverté, [edição original 1971].
- GRUPOQUATRO. (1989a) Memorial do projeto da capital do estado do Tocantins: Palmas/Plano Básico. Goiânia: [s.n.], . Disponível em: <http://www.fernandoteixeira.com.br/site/>. Acesso em 01 de Maio 2019.
- GRUPOQUATRO. (1989b) Memória da Concepção. Palmas: (Mimeo).
- JACOBS, J. (2001). Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes.
- LIRA, E. R. A. (2011) Gênese de Palmas-Tocantins. A Geopolítica de (Re) Ocupação Territorial na Amazônia Legal. Goiânia: Kelps.
- MAKI, F. (1964) Investigations in collective form. St. Louis: Washington University.
- RODOVALHO, S. A. (2012). Palmas, do projeto ao plano: o papel do planejamento urbano na produção do espaço. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Ciências do Ambiente, Universidade Federal do Tocantins, Palmas.
- ROVIRA, J. M. (2005). Sert y la teoría de la ciudad. in AA.VV. Sert, 1928-1979 - Medio Siglo de Arquitectura. Barcelona: Fundación Joan Miró.
- SEGAWA, H. (1991) Palmas, cidade nova ou apenas uma nova cidade? Revista Projeto. São Paulo, SP, n. 146, p. 94-109.
- SENNET, R. (2018). Construir e habitar. Ética para uma cidade aberta. São Paulo: Record.
- SERT, J.L., LÉGER, F., GIEDION, S. (1997) Nueve puntos sobre la monumentalidad. In. COSTA, Xavier. HARTRAY, Guido.(eds.). Sert, arquitecto en Nueva York. Barcelona: MACBA.
- SERT, J. L. (1997) Centros para la vida colectiva. Ponencia del VIII CIAM. In. COSTA, Xavier. HARTRAY, Guido.(eds.). Sert, arquitecto en Nueva York. Barcelona: MACBA.
- SILVA, V. C.P. (2008) Girassóis de Pedra: imagens e metáforas de uma cidade em busca do tempo. Presidente Prudente: Unesp.
- SMITHSON, Alison & Peter. (1967) Urban Structuring: Studies of Alison & Peter Smithson. London: Studio Vista; New York: Reinhold Publishing Corporation.
- VIANNA, F. B. (2017). O plano de Curitiba 1965-1975: desdobramento de outro moderno brasileiro. Tese de doutorado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.