

REGISTROS DA CONCEPÇÃO URBANÍSTICA DE PALMAS-TO (1989): aportes das experiências predecessoras de Goiânia e Brasília

Autores: **Dra. Ana Beatriz Araujo Velasques, Dr. Thiago Ramos Machado, al. Leticia Bernardes Campos**

Universidade: Universidade Federal do Tocantins

Coordenador da Pesquisa: Ana Beatriz Araujo Velasques

E-mail: biavelasques@uft.edu.br, pmupalmas@gmail.com

RESUMO

As principais influências urbanísticas brasileiras detectadas ao longo da pesquisa sobre a concepção de Palmas, capital do estado do Tocantins, referem-se à criação de novas cidades-capitais no interior do Brasil, destacando-se, em especial, os planos de Goiânia e Brasília. Neste sentido, o artigo parte do seguinte questionamento: de que maneira tais experiências/realizações repercutiram através do repertório e das trajetórias de vida e profissionais dos autores do Plano de Palmas-TO, de 1989, os arquitetos Luiz Fernando Cruvinel e Walfredo Antunes? Na busca por respostas, os princípios projetuais e as diretrizes de planejamento expressos no Memorial do Projeto da capital tocantinense serão aproximados das experiências e vivências desses profissionais, com o objetivo de reconhecer que a atividade do urbanismo, conforme expressa Lacaze (1992), resulta de um planejamento intencional que se conjuga a uma experiência histórica amadurecida e a uma orientação ideológica bem definida.

PALAVRAS-CHAVE

Urbanismo - Palmas - Goiânia - Brasília

ABSTRACT

The main Brazilian urbanism influences detected during the research on the conception of Palmas, capital of Tocantins state, refer to the creation of new capital cities in Brazilian middle-west, highlighting in particular Goiânia and Brasília Masterplans. In this sense, the paper starts from the following question: how such experiences/achievements reverberated through the repertoire and life and professional trajectories of the authors of the Palmas project, in 1989, the architects Luiz Fernando Cruvinel and Walfredo Antunes? In the search for answers, the projective principles and planning guidelines expressed in Capital of Tocantins Project Memorial will approximate the experiences of these professionals, in order to recognize that the urban activity, as expressed Lacaze (1992), results from an intentional design that combines a mature historical experience and a clear ideological orientation.

KEY-WORDS

Urbanism - Palmas - Goiânia - Brasília

1 INTRODUÇÃO

No âmbito do pensamento urbanístico, o tema “cidades-capitais planejadas no Brasil” tende a conduzir nosso foco, de imediato, à emblemática experiência da construção de Brasília (1957), um dos ícones do urbanismo modernista em todo o mundo, além de destacar o relevante papel desempenhado pelos idealizadores do projeto, os arquitetos Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. Ainda que em um patamar de importância inferior, identificamos referências à Goiânia, que antes mesmo da concretização da Capital Federal, rasgara as terras vermelhas do cerrado do Planalto Central, sob a égide do plano de Atilio Correia Lima (1933).

No entanto, pouco se sabe sobre a intitulada “última capital planejada do século XX” (SEGAWA, 1991, p. 01) Palmas, fundada em 20 de maio de 1989. O projeto da capital do estado do Tocantins foi encomendado ao escritório “GrupoQuatro” de Goiânia, sob a coordenação dos arquitetos Luiz Fernando Cruvinel Teixeira e Walfredo Antunes de Oliveira Filho, com a previsão de abrigar inicialmente 300.000 habitantes, podendo atingir a marca de 1,2 milhões.

À luz das referências urbanísticas nacionais e internacionais que balizaram o projeto, bem como das bases históricas e teóricas de sua concepção, importa salientar que o presente artigo constitui parte dos resultados da pesquisa intitulada “Teorias urbanísticas e novas cidades: documentação e pesquisa sobre a concepção do projeto urbanístico de Palmas-TO”, desenvolvida desde 2011 no Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Tocantins no âmbito dos Grupos de Pesquisa “Urbanismo no Brasil” e “Pensamento e prática na cidade contemporânea”, ambos cadastrados no CNPq.

A respeito da “Memória Urbana” de Palmas, há um número razoável de estudos acadêmicos desenvolvidos em graduações, especializações, mestrados, e recentemente doutorados, nas áreas de planejamento urbano, urbanismo e geografia. Em linhas gerais, estes se debruçam sobre o processo conflituoso entre a ocupação do solo urbano e a gestão pública em Palmas. No entanto, observa-se uma escassez de estudos e pesquisas no que concerne à concepção projetual de Palmas, ou seja, sua “origem”.

Nestes termos, este trabalho pretende resgatar as principais referências urbanísticas nacionais envolvidas no processo de concepção de Palmas. Trata-se, pois, de revisitar suas bases históricas e teóricas, a fim de posicioná-las na discussão sobre o pensamento e a prática do urbanismo no Brasil no final do século XX.

2 O URBANISMO COMO ATO DE PODER E A CRIAÇÃO DE NOVAS CIDADES-CAPITAIS

As principais influências urbanísticas brasileiras observadas ao longo da pesquisa sobre a concepção do partido urbanístico de Palmas referem-se à criação de novas cidades-capitais no interior do Brasil, destacando-se, em especial, os planos de Goiânia e Brasília. Neste sentido, emerge o seguinte questionamento: de que maneira tais experiências/realizações evidenciaram o repertório e as trajetórias de vida e profissionais dos co-autores do plano de Palmas-TO, os arquitetos Luiz Fernando Cruvinel Teixeira e Walfredo Antunes de Oliveira Filho? Na busca por respostas, os princípios projetuais e as diretrizes de planejamento expressos no Memorial do Projeto da capital tocantinense serão aproximados das experiências e vivências desses profissionais, com o objetivo de reconhecer que o urbanismo como prática, conforme expressa Lacaze (1992), resulta de um planejamento intencionado que se conjuga tanto a uma experiência histórica amadurecida como a uma orientação ideológica bem definida.

De modo extremamente pertinente, Argan (1998:73) nos lembra que “sempre existe uma cidade ideal dentro ou sobre a cidade real, distinta desta como o mundo do pensamento o é do mundo dos fatos (...) a chamada cidade ideal nada mais é que um ponto de referência em relação ao qual se medem os problemas da cidade real.”. Por conseguinte, a definição de nosso pressuposto teórico contribuiu para estruturar, de forma geral, nossa visão de urbanismo, particularmente direcionada aos projetos para novas cidades-capitais. Nestes termos, cumpre igualmente sublinhar a contribuição de Rezende (2002:257), para quem “um projeto de cidade está vinculado, historicamente, àquela sociedade, naquele momento” bem como retrata seu aspecto ideológico através da incessante “(...) busca da cidade ideal, sem problemas físicos ou sociais, [que] é apresentada como uma possibilidade real desde que sejam seguidas as proposições de caráter físico”.

No âmbito estrito da origem das novas capitais, desde as intenções políticas e econômicas preliminares, até o desenho que ditará o controle de um espaço natural e seu arranjo formal pensado para abrigar todas as funções urbanas, o ato de decidir como milhares – quiçá milhões – de pessoas irão viver a partir de sua

fundação revela uma das faces do “urbanismo como um ato de poder”. O desenho de origem de uma nova cidade (projeto), conjuntamente com o seu controle futuro (planejamento), encerram duas ações implícitas ao domínio das transformações do território que suporta a sociedade e suas relações. As novas cidades criadas a partir de projetos urbanísticos possuem suas origens datadas – sem história urbana precedente – e seus habitantes buscam se ajustar ao seu desenho, previamente estabelecido pelo(s) seu(s) autor(es).

Todavia, a complexidade das demandas inerentes ao projeto de uma nova cidade que correspondem à organização do trabalho, da produção, higiene, conforto; à moralidade da habitação; às manifestações da vida política e cultural, intelectual e física; à conservação de certos valores tradicionais, enfim, são exigências independentes e até contraditórias entre si, a ponto de não serem passíveis de conciliação, salvo por compromisso. “Mas, sobre a mesa do urbanista, cada uma delas se reduz a valores de espaço e somente recorrendo a uma concepção espacial unitária encontram um denominador comum” (Argan, 1983:85)

Um dos principais problemas do urbanismo suscitado por Lacaze (1992:12) reside “(...) no momento em que alguém, com ou sem razão, estima ser necessário iniciar ou provocar uma ação para transformar (ou criar) os modos de utilização do espaço e chegar a uma ‘situação julgada preferível’ [ou desejável]”. E complementa: “(...) a maneira de efetuar as escolhas e, conseqüentemente, os critérios de decisão, são centrais e fundadores da especificidade de uma conduta de urbanismo” (idem, ibidem). Tal “conduta de urbanismo”, nada mais significa que a postura ideológica pessoal e profissional que o urbanista adota para si próprio.

Em complemento a esses registros iniciais, cumpre frisar que a elaboração de projetos para novas cidades-capitais compreende uma das atividades mais antigas do urbanismo, cujo intuito maior é a definição física da organização espacial de um núcleo urbano – ainda que não seja “núcleo urbano qualquer” – pois trata-se da criação de um espaço administrativo com a finalidade de abrigar o centro do poder político e econômico de um país ou determinada região, impondo-lhe uma imagem com forte identidade e estabelecendo localizações e comunicações. Neste caso, para efeito de entendimento do conceito de cidade-capital, destacamos as definições, respectivamente, de Mumford (1991), Roncayolo (1990) e Argan (1983):

“[a cidade-capital] apresenta-se como uma estrutura especialmente equipada para armazenar e transmitir os bens da civilização e suficientemente condensada para admitir a quantidade máxima de facilidades num mínimo de espaço, mas também capaz de um alargamento estrutural que lhe permite encontrar um lugar que sirva de abrigo às necessidades mutáveis e às formas mais complexas de uma sociedade crescente e de uma herança social acumulada.” (Mumford, 1991:38);

“A noção de cidade implica a aglomeração de uma população, ou seja a concentração das habitações e das atividades; atividades que se distinguem da exploração direta do solo, conduzem a especialização das funções e contribuem sobretudo às trocas e à formação de uma sociedade; um modo de vida ou formas de sociabilidade particulares; uma ocupação dos espaços e objetos urbanos que correspondem a uma determinada organização coletiva.” (Roncayolo, 1990:29);

“A capital — transcendendo o antigo caráter municipal — torna-se [na era Moderna] o centro político do Estado nacional unificado por uma soberania crescentemente absolutista que implica a conjugação com seu corpo, territórios submetidos a seu comando.” (Argan, 1983:30).

Sobre o debate em questão, Galantay (1975:75) assume destaque ao explorar o tema específico das novas cidades-capitais. Para o referido autor, novas cidades são “comunidades criadas conscientemente em resposta a objetivos claramente formulados”. A criação destes espaços urbanos é entendida em consonância com os demais autores anteriormente citados, isto é, como “atos de poder”, fruto de decisões, pressupondo a atuação de uma autoridade ou organização forte que reúna os recursos necessários e exerça um controle da sua ocupação.

A capital possui uma importância que não pode ser medida apenas pelo volume de comércio ou indústria, por sua extensão territorial ou PIB como geralmente cabe às cidades em geral, mas como cabeça pensante da região ou do país onde seus problemas, suas aspirações, seus projetos – sejam eles “sonhadores” ou “realistas” – bem como as vicissitudes de sua vida multiforme interessam a toda sociedade política que se reflete neste espaço. A capital, portanto, encerra um instrumento político por excelência (Penna, 1958). A mudança ou a criação de uma nova capital constitui-se em um acontecimento que marca historicamente o destino de uma determinada sociedade.

Ainda de acordo com Galantay (1975:22), “um governo novo que persiga uma política de modernização, pode julgar aconselhável abandonar uma capital excessivamente identificada com as tradições e inércia de

um antigo regime. Sob esta ótica, o autor enquadra as novas cidades criadas na América Latina, África e Ásia ao longo do século XX, na fase Industrial “com atraso”, de acordo com a classificação acima. Logo, serviriam para seus países como “instrumentos de modernização forçada” (Galantay, 1975:18).

Nas palavras de Vale (1992) as cidades-capitais podem ser categorizadas de várias formas, principalmente como capitais naturais ou capitais artificiais – conceitos dicotômicos extraídos da geografia histórica francesa do final do século XIX e início do XX. As primeiras dizem respeito a uma situação em que as sedes do poder se estabelecem desde sua origem em uma cidade pré-existente, onde a formação urbana foi espontaneamente determinada por fatores naturais como relevo, bacias hidrográficas ou mesmo cruzamento de vias importantes e pontos de trocas comerciais que progressivamente adquiriram importância econômica e, por extensão, atraíram cada vez mais população. Nestes casos, o processo de formação e ocupação urbana acontece mais lentamente e resulta da combinação de fenômenos sociais geralmente complexos e por vezes contraditórios.

Penna (1958) recupera o conceito de capital artificial, definindo-a como um espaço criado a partir do trabalho humano sobre uma área sem precedente histórico-urbanístico, à luz de uma decisão política que transcende quaisquer critérios técnicos de localização referente à escolha de um sítio adequado. Assim, a capital artificial, juntamente com o “fundador” e seus objetivos de natureza política estão intimamente ligados. Enquanto a capital natural nasce diretamente sobre o terreno, a capital artificial nasce sobre o mapa e, posteriormente, é transportada para o terreno.

A proposição de uma nova capital revela uma realização urbanística, antes de tudo, simbólica, pautada no sentimento de orgulho e referência. Como tal, é pensada para ser bela, digna e dotada de magnificência arquitetônica. Neste contexto, para Mumford (1945:46), “[a capital] simultaneamente é uma vantagem para a vida comum e um símbolo daqueles propósitos coletivos que brotam em circunstâncias favoráveis. Juntamente com o idioma, ela é, e continuará sendo, a maior obra de arte do Homem”.

3 EXPERIÊNCIAS DE NOVAS CIDADES-CAPITAIS NO BRASIL: OS PROJETOS DE GOIÂNIA E BRASÍLIA

No tocante à criação de novas captais, o Brasil se insere nos feitos do urbanismo modernista segundo três momentos distintos, cuja periodização foi apresentada por Leme (1999). O primeiro período, que inicia em 1895 e se estende até 1930, caracterizou-se pela realização de melhoramentos localizados em partes das cidades mais importantes do país, justificadas pelo combate às epidemias que as assolavam, quando a questão do saneamento torna-se central. Neste caso, verifica-se a alusão às grandes obras de reforma das cidades europeias ocorridas no século XIX, com ênfase na estética e técnica nos projetos para áreas centrais da cidade, na reforma e ampliação dos portos, na extinção de cortiços e toda sorte de habitações consideradas insalubres, bem como na definição de parâmetros para novos alinhamentos e aberturas de vias.

O segundo período apontado pela supracitada autora corresponde aos anos de 1930 a 1950, e caracteriza-se pela elaboração de planos para as grandes cidades com visão de totalidade, propondo articulação entre bairros, centros e extensão da malha urbana através de investimentos no sistema de transportes; bem como pela instituição das primeiras experiências de zoneamento, o que motivou profundas alterações na legislação urbanística de uso e ocupação do solo; pela criação de órgãos de planejamento urbano como estrutura administrativa de prefeituras das principais cidades; além da configuração do surgimento do urbanismo enquanto disciplina científica (Leme, 1999). Nesta fase, cumpre sublinhar a criação de Goiânia, cidade em que viveram e trabalharam ambos os autores do projeto de Palmas, desde o início de sua ocupação.

A autora acrescenta que para o meio técnico brasileiro, esse momento possibilitou a passagem da denominação “melhoramentos urbanos” para “urbanismo”, tratando não apenas de intervenção na cidade. Fortemente influenciado pelos estudos oriundos da Escola de Chicago, propunha-se conceituar uma nova área de conhecimento na confluência entre ciência e arte, uma ciência para a compreensão do funcionamento da cidade, que teria funções análogas às do corpo humano.

Neste contexto, Leme (1999) destaca o plano de Goiânia, de 1933 – projeto original de Atílio Corrêa Lima e finalizado por Armando de Godoy – que ao substituir o primeiro, altera-o em toda sua porção sul. Para tanto, foram consideradas as características topográficas, geológicas, hidrográficas e climatológicas do sítio de implantação, bem como aspectos culturais, sociais e econômicos, dispersos em zonas norte, sul, leste e

oeste, setorizadas por atividade (habitar, trabalhar, circular e recrear), por sua vez acessadas por uma malha viária disposta conforme a topografia. O centro administrativo foi localizado no ponto mais alto da cidade, com três avenidas importantes convergindo em perspectiva para este centro. Godoy incorporou um grande cinturão verde rodeando a cidade – inspirado nas cidades-jardim de Ebenezer Howard, modelo utópico da fase romântica do urbanismo moderno – e trabalhou a zona sul da cidade como área especificamente residencial, distante das vias de tráfego mais intenso, em quadras verdes, adotando o sistema de *cul-de-sac* (Leme, 1999).

Ainda para Leme (1999), a interferência de Godoy no projeto urbanístico original de Corrêa Lima quebrou a harmonia do conjunto e limitou a expansão da cidade, contrariando a proposta inicial, que a concebeu como uma estrutura aberta, possibilitando o crescimento urbano. O traçado original do projeto de Goiânia foi influenciado pelas perspectivas monumentais auxiliadas pela arborização urbana, que procurava subordinar o sistema de vias e os espaços de poder, inspirado no plano para capital americana Washington, valorizando o centro da cidade ao situá-lo no extremo do eixo monumental, que por sua vez confluía com suas principais avenidas (Gráfico 1).

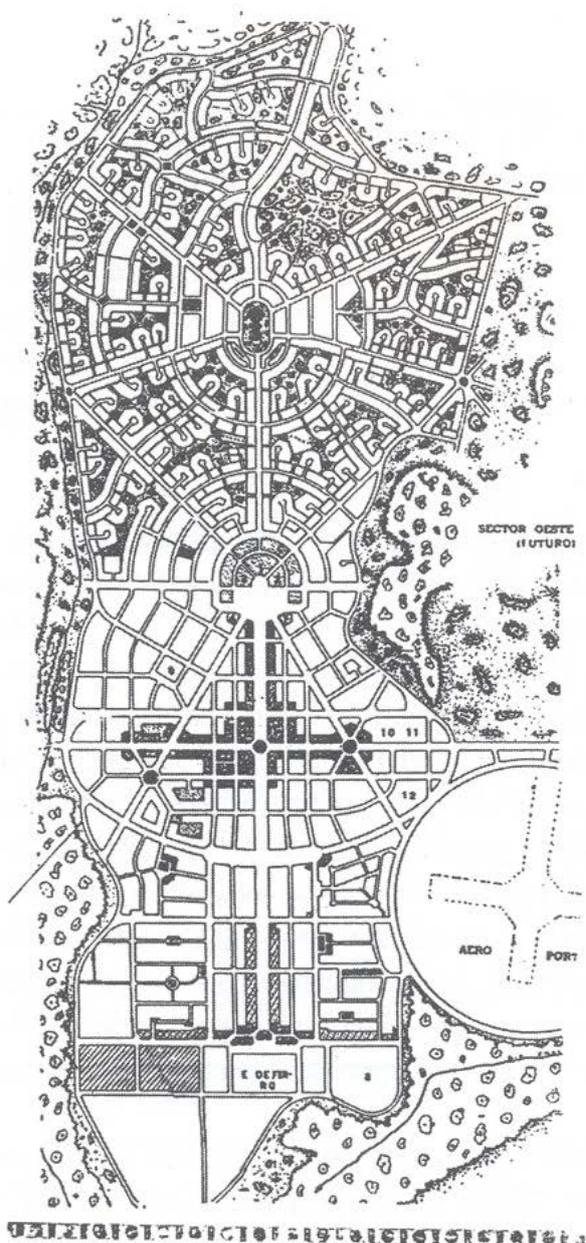


Gráfico 1 - Plano de Goiânia (1933).

Fonte: Disponível em [www.theurbanearth.files.wordpress.com/2009/03/goiania-atillio.jpg](http://www.theurbaneearth.files.wordpress.com/2009/03/goiania-atillio.jpg). (Consulta em 10/06/2009).

Por sua vez, o terceiro período relativo à manifestação do urbanismo modernista no Brasil, de 1950 a 1964, caracteriza-se pela preocupação com planos regionais, suscitados pela intensificação dos problemas decorrentes da migração campo-cidade e, por extensão, da dimensão assumida pelo processo de urbanização no Brasil, culminando naquela que é considerada a mais significativa realização do urbanismo modernista brasileiro: a criação da nova capital federal, Brasília – onde os co-autores do projeto de Palmas conheceram e estudaram, à época do início de sua ocupação.

Pouco mais de duas décadas depois da criação de Goiânia, o plano de Brasília, nova capital federal do Brasil, representou, nas palavras de Vale (1992), a integração geopolítica nacional, ao mesmo tempo em que segregou o governo, além de ter simbolizado a concretização tardia do ideal de independência conseguida em 1822. Leme (1999) recupera relatos relevantes, como a sugestão oriunda do arquiteto Affonso Eduardo Reidy e do paisagista Roberto Burle-Max de que Le Corbusier fosse convidado para a concepção do desenho da nova capital, em razão de seu trabalho em Chandigarh (1953), quando do projeto para a capital do estado indiano de Punjab. Esta indicação não foi aceita pelo presidente Juscelino Kubitschek, o que motivou os arquitetos brasileiros, através do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), a promover um concurso de projetos em 1956, que recebeu vinte e seis propostas, todas nitidamente adequadas aos pressupostos modernistas, com remetimentos aos planos de Canberra, de Walter Griffin; bem como à Ville Radieuse e à mencionada concepção de Chandigarh, ambas propostas corbusianas (Holston, 1993).

O projeto vencedor, de autoria do arquiteto Lúcio Costa, definiu como ponto de partida os eixos rodoviário (norte-sul) e monumental (leste-oeste), com vias expressas paralelas, além de estabelecer uma setorização por atividades (Gráfico 2). Leme (1999) ratifica que o projeto privilegia a circulação de veículos, referenciando-se na cidade linear do urbanista espanhol Arturo Soria y Mata, em conjunção ao desejo do próprio presidente Juscelino Kubitschek, revelando não apenas uma marca da sua contemporaneidade, como também a influência determinante de aspectos políticos sobre decisões técnicas.

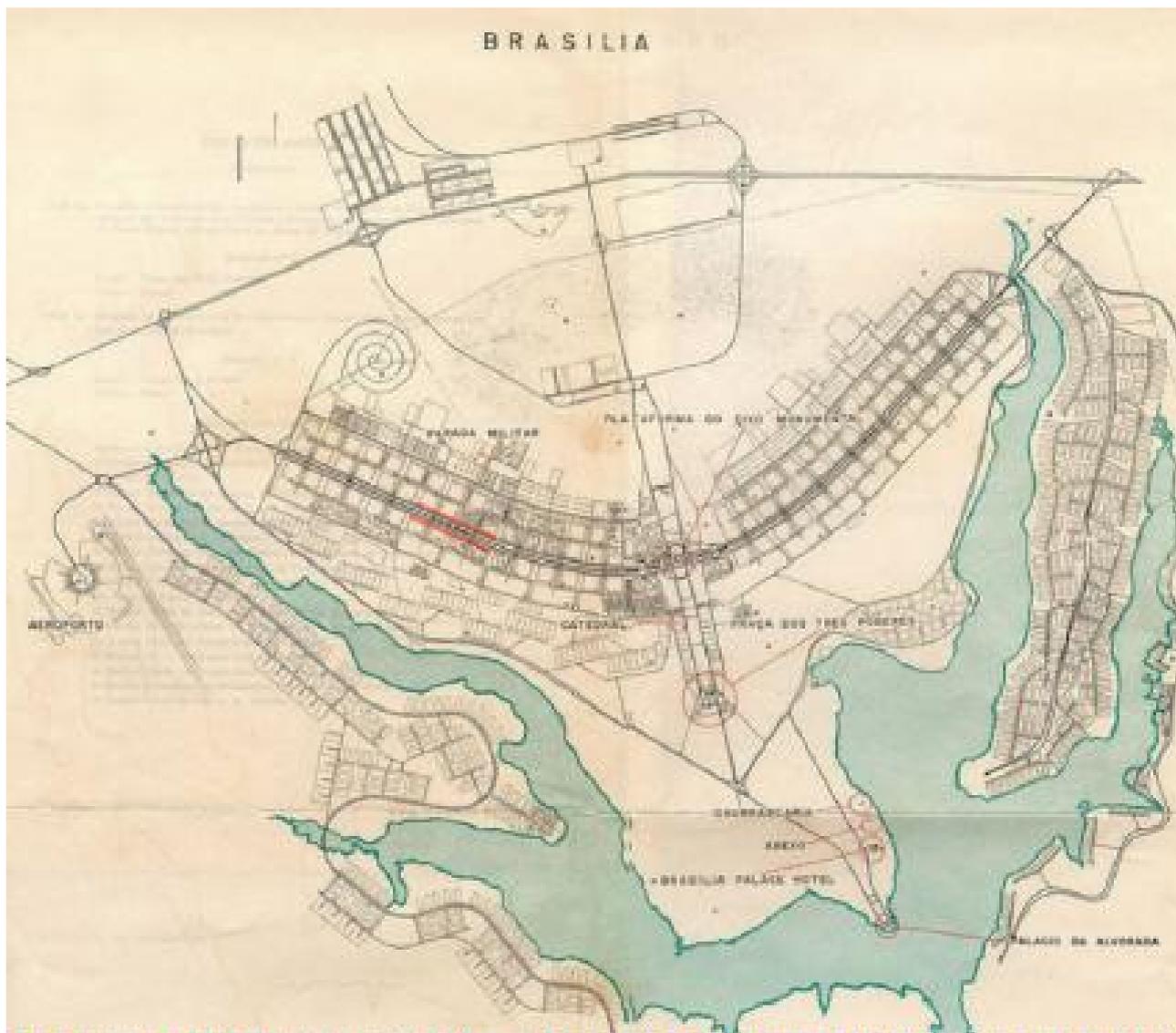


Gráfico 2 – Plano-Piloto de Brasília (1957).

Fonte: Disponível em www.cpdoc.fgv.br/acervo/brasilia.htm. (Consulta em 17/05/2010).

Ainda sobre o caso emblemático de Brasília, cabe lembrar que Lúcio Costa, decepcionado com o processo de ocupação marcadamente excludente da capital federal, conclui que a melhor crítica a essa cidade foi escrita vinte anos antes dela nascer, elaborada pelo Professor Hudnut, em seu “esplêndido” prefácio do livro de José Luís Sert, no qual ridicularizou o conceito cartesiano de cidade ordenada, onde tudo é estabelecido com lógica, precisão e rigidez. E “ele tem razão”, afirmou Lúcio Costa. O urbanista, segundo Hudnut, com o que concordou o autor de Brasília, deveria limitar-se a criar condições para que o desenvolvimento regional e urbano se processe organicamente, bem como a guiá-lo para que o crescimento natural ocorra no melhor sentido, de acordo com as necessidades de vida e as circunstâncias (citado por Rezende, 2009:6). Trata-se, pois, de uma reflexão extremamente pertinente, às vésperas de significativas mudanças econômicas e sociais, que se reverteriam no planejamento e na intervenção sobre os espaços urbanos, em escala mundial, pós-1960.

4 OS CO-AUTORES DO PROJETO DE PALMAS-TO E SUAS EXPERIÊNCIAS PRECEDENTES COM GOIÂNIA E BRASÍLIA

A concepção de Palmas acontece em um período extremamente singular, porque instigante, da História. Importante mencionar que o seu desenho data de 1989, entretanto, os eventos que irão determinar seu partido projetivo são anteriores, em sua maioria, deflagrados a partir das Grandes Guerras.

Neste período, cumpre sublinhar que a Humanidade se reconhece como moderna, modernista e modernizada, vivendo seus anos de reconstrução, de confiança em um futuro de “paz e estabilidade”, bem

como na crença sobre a máquina e no capitalismo industrial como motor rumo a um futuro melhor. Neste contexto nascem, crescem e se graduam os arquitetos de Palmas, se estabelecem as regras da cidade moderna pelos CIAMs, se constrói, no Brasil, o maior ícone do urbanismo e arquitetura modernistas no mundo – Brasília, e o Tocantins (ainda norte goiano) representa uma lacuna geográfica no Brasil das Ditaduras Militares, esquecido, isolado e decadente economicamente. Diante deste panorama, denominaremos, de forma genérica e para efeito de classificação, esta fase como modernista.

A partir da década de 1960 passam a emergir vozes críticas à exploração trabalhista, à frieza dos espaços desumanizados, à massificação, culminando em uma forte crise do sistema capitalista, possibilitando o surgimento de novas correntes de pensamento, inclusive no urbanismo, críticas ao funcionalismo extremado e fundadoras de novas experiências para cidades a serem criadas especialmente na Europa, adotando princípios do urbanismo clássico. Cabe lembrar que nesta fase os autores de Palmas, com uma bagagem profissional já iniciada – proveniente da atuação no estado de Goiás – partem para estudos no exterior voltados para a área de planejamento urbano e regional.

Neste contexto, o norte goiano assiste ao surgimento de um personagem político cuja principal bandeira é a autonomia daquela parcela do território brasileiro, calcada em um cenário favorável em curso, qual seja, o início do processo de redemocratização do país, com a posterior queda do Regime Militar e elaboração de uma nova Constituição. Da mesma forma, os desdobramentos do Plano de Integração Nacional, que visava incorporar as terras do centro-oeste e norte do Brasil ao sistema agrícola capitalista, culminará na autonomia e criação do novo estado do Tocantins em 1988 e sua nova capital.

4.1 Trajetórias dos co-autores do plano de Palmas-TO e a influência na concepção projetual

A importância do papel do urbanista vai além da configuração do traçado viário, do desenho das quadras, da determinação das áreas verdes, pois afeta diretamente os destinos de toda uma sociedade, durante várias gerações. A construção desse futuro, vale dizer, tem início no passado. Contradição à parte, trata-se da pertinência de buscar, na trajetória profissional dos arquitetos Walfredo Antunes de Oliveira Filho e Luiz Fernando Cruvinel Teixeira – responsáveis pela elaboração do projeto de Palmas – elementos fundamentais para o entendimento dos princípios que o nortearam, seja através da formação acadêmica, seja por intermédio das principais referências e experiências pgressas dos autores.

A apresentação comentada da trajetória profissional dos arquitetos co-autores do projeto da capital tocantinense baseia-se na extensa entrevista publicada pela Revista Projeto, n. 146, em outubro de 1991 (Segawa, 1991), complementada com entrevistas que auxiliaram, em especial, no desvendamento de valiosas informações – desde as experiências vivenciadas durante os estudos até relatos de “bastidores” da concepção do projeto.

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. Na adolescência, acompanhou de perto, e com grande entusiasmo, a construção de Brasília e todo ritmo frenético das obras monumentais sendo erguidas “no meio do nada”. Diante desse contexto singular, a opção pelo curso superior de arquitetura foi uma consequência “natural”, além de extremamente marcante: como não havia oferta do curso em Goiânia, ingressou na Universidade de Brasília (UnB), onde fez parte da seleta geração de arquitetos que vivenciou, ainda na condição de estudante, a inédita experiência empreendida na Faculdade de Arquitetura da Universidade de Brasília, contemporânea à fundação da Capital.

Luiz Fernando sublinhou a singularidade de cursar arquitetura na UnB, particularmente sob dois aspectos: primeiro, pelo *status* advindo da condição de um dos cinco cursos-tronco da formação básica da Universidade, fruto do papel de destaque da arquitetura e do urbanismo, não apenas na sua projeção em âmbito internacional, mas também na formação social da nova capital do Brasil; segundo, pela oportunidade de assimilar o “projeto moderno” em toda a sua plenitude, vivenciando *in loco* a impactante materialização daquilo que seria a aplicação mais fiel e acabada dos princípios modernistas de arquitetura e organização do espaço no mundo, com base na simetria, no paralelismo, no ortogonalismo, na generosa separação entre os edifícios, na predominância dos espaços abertos sobre os fechados, além da adoção da escala monumental.

Importante aprofundar que, criada em 1962, a UnB implantou uma estrutura pioneira de formação básica com duração de dois anos, para todos os alunos, independente do curso matriculado. Essa estrutura, idealizada pelo antropólogo Darcy Ribeiro – primeiro Reitor da Universidade – era composta por cinco

cursos-tronco: além de arquitetura e urbanismo, também integravam a nova proposta de ensino Direito, Economia, Administração e Letras Brasileiras. Neste contexto, o ensino de arquitetura da UnB tornou-se sinônimo de renovação e referência nacional, sobretudo no tocante ao aspecto organizacional. Neste início, havia duas instâncias pedagógicas: o Instituto Central de Artes (ICA) e a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU). Na primeira, o aluno cursava disciplinas de formação artística e cultural, que incluíam desde as noções básicas de desenho a fundamentos da música e do cinema, visando estimular a criatividade. Posteriormente, ao ingressar na FAU, a estrutura direcionava-se ao desenvolvimento de projetos e aos aspectos formais do processo construtivo (Almeida, 1997).

O ambiente fecundo existente na FAU/UnB, que possibilitou contato com nomes como Oscar Niemeyer, João Filgueiras Lima (Lelé), Alcides da Rocha Miranda e Edgar Graeff, aliado ao fato de Brasília constituir à época um gigantesco canteiro de obras, determinou as primeiras e mais marcantes influências de Luiz Fernando. Como integrante da segunda turma, formou-se em 1967, quando o Regime Militar vigente já havia imposto inúmeras restrições quanto às manifestações de toda ordem, atingindo também a atuação profissional. Forçado pela conjuntura altamente repressiva, Luiz Fernando inicia sua “fase internacional”, realizando seu primeiro curso de pós-graduação, na área de Estudos Tropicais, na renomada instituição acadêmica Architectural Association School of Architecture (AA) em Londres, concluído em 1969. Ainda nesse mesmo ano, transferiu-se para os Estados Unidos, onde trabalhou por dois anos no escritório do arquiteto Tasso Katselas, especialista em projetos de aeroportos, na cidade de Pittsburgh.

No início da década de 1970, Luiz Fernando regressa ao Brasil, passando a atuar em diversos setores profissionais. De 1972 a 1975, integrou a equipe de arquitetos da Superintendência de Planejamento (SUPLAN), do Governo do Estado de Goiás. Nesse mesmo período, estendendo-se até o ano de 1977, atuou como professor do curso de arquitetura e urbanismo da Universidade Católica de Goiás. Após concluir seu segundo curso de pós-graduação, dessa vez na área de Planejamento e Desenho Urbano, novamente na AA de Londres, fundou em Goiânia, em 1974, o próprio escritório, denominado GrupoQuatro, em sociedade com os arquitetos Walfredo Antunes de Oliveira Filho, Walmyr Aguiar e Solimar Damasceno. Entre 1975 e 1976, exerceu o cargo de superintendente da recém-criada Fundação Instituto de Desenvolvimento Urbano do Estado de Goiás (INDUR), período em que também participou como membro da equipe responsável pelos trabalhos de atualização do Plano Diretor Integrado de Goiânia, quando, na oportunidade, colaborou na elaboração das Leis de Zoneamento, de Uso do Solo, do Sistema Integrado de Transportes e do Plano de Recreação e Áreas Verdes.

Na década de 1980, concomitante aos inúmeros projetos realizados pelo escritório GrupoQuatro, seja na área de urbanismo/planejamento urbano (como os Planos Diretores para os municípios goianos de Anápolis e Aruanã), seja na área de arquitetura (com destaque para o Terminal Rodoviário, o projeto executivo do Papillon Hotel e grandes conjuntos habitacionais – todos em Goiânia), Luiz Fernando manteve o vínculo com a esfera pública, ao assessorar a Prefeitura da capital de Goiás até 1983 – na área de planejamento urbano – e, posteriormente, o governo do estado, até 1985, na Empresa de Turismo de Goiás (GOIASTUR).

Walfredo Antunes de Oliveira Filho nasceu em 1948 na cidade de São Paulo, mas ainda nos primeiros anos de vida mudou-se para Goiânia, onde seus pais foram pioneiros no processo de ocupação da nova capital de Goiás, na década de 1930. É interessante notar que desde a origem familiar, é possível perceber a forte influência, tanto da distinta e peculiar realidade dos pais – como parte do grupo dos primeiros moradores de uma cidade nova – como do contexto particular de Goiânia, cujos aspectos mais evidentes do desenho urbano planejado – como as avenidas e praças – e ainda as construções mais importantes – que seguiam predominantemente o estilo *Art Déco* – lhe atribuíam características que a diferenciavam das cidades próximas, e particularmente da antiga capital, Goiás, com sua típica feição colonial.

Segundo Walfredo, essa intensa vivência das particularidades de Goiânia, aliada a expressiva repercussão da construção de Brasília – localizada há apenas 250 Km da capital goiana – durante a adolescência, contribuíram sobremaneira para a escolha do curso de graduação em Arquitetura. Desde o final da década de 1950, o plano piloto da nova capital federal, concebido por Lúcio Costa, a monumentalidade das obras de Oscar Niemeyer e todo o movimento de valorização das artes no Brasil, que ganharam expressivo destaque no cenário internacional, exerceram fascínio e causaram a admiração pela profissão de arquiteto. Assim, em 1965, retorna para São Paulo, onde ingressa na Faculdade de Arquitetura da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Em seu depoimento, Walfredo ressaltou que os primeiros anos do curso foram marcados pela constante troca de ideias com os alunos da Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo (USP),

possibilitada, sobretudo, pela proximidade dos dois centros de ensino. Embora o curso da Universidade Mackenzie privilegiasse aspectos relacionados à construção civil, ele lembrou que a Arquitetura da USP enfatizava o planejamento urbano.

A partir de 1969, por razões familiares, foi necessário mudar de cidade, e conseqüentemente de universidade, em três ocasiões – incluindo uma breve passagem pelo curso da Universidade de Brasília (UnB) – até a sua conclusão, em 1974, na Faculdade de Arquitetura da Universidade Católica de Goiás (UCG – atual PUC-GO), em Goiânia.

Ainda no ano de 1974, fundou, em sociedade com Luiz Fernando, o Escritório GrupoQuatro. Nas palavras de Walfredo, a experiência de Luiz Fernando como primeiro superintendente da Fundação Instituto de Desenvolvimento Urbano e Regional do Estado de Goiás, foi motivadora para sua decisão de cursar o mestrado na área de planejamento.

Após especializar-se em paisagismo em Goiânia, Walfredo ingressou no curso de mestrado da conceituada instituição inglesa *London School of Economics* (LSE). Baseado no tripé Administração Pública - Economia Urbana e Regional - Geografia, com forte influência da aplicação de cálculos matemáticos na modelagem da dinâmica urbana, o curso caracterizava-se pelo foco nos estudos das *inner-cities*, no âmbito do processo de obsolescência das áreas centrais das principais metrópoles ocidentais; discussões sobre a intensificação dos processos de desconcentração urbana e suburbanização; a questão dos conflitos urbanos, centrada, em especial, na obra de Manuel Castells; e, ainda, as primeiras experiências da aplicação da informática no planejamento urbano.

Com a obtenção do título de Mestre em Planejamento Regional e Urbano em 1980 – paralelamente ao curso de mestrado, Walfredo também concluiu um curso de pós-graduação em transporte urbano na Bélgica – retornou para Goiânia, onde conciliou o trabalho no Escritório GrupoQuatro – reingressando como arquiteto associado – com importantes cargos nas três esferas de governo. No âmbito municipal, exerceu a função de secretário extraordinário e presidente do Instituto de Planejamento Municipal. No contexto da administração estadual goiana, dirigiu a Fundação Instituto de Desenvolvimento Urbano e Regional. Em nível federal, foi gerente de Projetos Especiais do Convênio Banco Mundial/MINTER/SUDECO, e ainda assessor da presidência e diretor do Banco Nacional de Crédito Cooperativo.

No final da década de 1980, após algumas experiências na iniciativa privada, tanto em Goiânia quanto em São Paulo, e ainda alguns trabalhos de consultoria, dentre os quais a implantação do Sistema de Planejamento do Território Federal de Roraima, Walfredo Antunes iniciou aquele que é considerado o maior projeto de sua vida profissional: a partir do convite do primeiro governador eleito do novo estado do Tocantins, José Wilson Siqueira Campos, coordenou, juntamente com Luiz Fernando Cruvinel, uma equipe de dez profissionais (incluindo os também arquitetos Ernani Vilela, Manoel Balbino de Carvalho Neto, Maria Luci da Costa, Amélia L. R. de Sousa, Jaime Borges, Maria Ester de Souza, Roberto Lecomte e Tânia C. Martins Gomes; além de Geórgia Vand-de-Wiel, Juan Carlos Franchelich, Mônica Tormin Crosara, Thirza Pacheco Di Moura e Marcos Ferreira Pinto, como estagiários), todos integrantes do Escritório GrupoQuatro, responsável pelo estudo do local de implantação e concepção do projeto da capital do estado. Em complemento ao trabalho da equipe, foram contratados serviços de consultoria especializada nas áreas de: economia de infraestrutura – Juan Mascaró; fotointerpretação e cartografia – geólogo Arsênio Muratori; Hidrologia – engenheiro civil e sanitarista Márcio Junqueira; climatologia – meteorologista Luiz Carlos Chichierchio; aptidão agrícola – Marcio Cunha Borges e Adalberto Antunes Nata; impactos ambientais e propostas na escala regional – escritório Ruy Ohtake.

Posteriormente à concepção do projeto, Walfredo manteve permanente contato com a nova capital, fixando residência na cidade a partir de 1993. Ao longo dos últimos vinte anos, o referido arquiteto exerceu importantes cargos na administração pública local, além de realizar inúmeros projetos de arquitetura e urbanismo através de seu escritório – um dos principais do estado. Desde 2004, tem conciliado o trabalho no escritório com o de professor assistente do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Tocantins.

No que tange ao projeto de Palmas, ambos os autores sublinharam o tempo exíguo para elaborar um plano básico de tamanha envergadura para suas carreiras, e confirmaram a grande influência das suas especializações acadêmicas no exterior, bem como de suas trajetórias profissionais no serviço público sobre os princípios conceituais adotados na concepção:

Todo esse trabalho começou no dia 2 de janeiro de 1989 e o relatório final que preparamos foi entregue pelo Governador do Estado à Assembleia no dia 26 de janeiro. (...) [no início] não tínhamos o

local definitivo e uma planta para trabalhar, embora houvésemos já discutido alguns conceitos. Nossa formação em Universidades inglesas é muito parecida. Tínhamos trabalhado muito juntos em Goiânia com planejamento urbano - eu (Walfredo) mais com serviço público e o Luiz Fernando com escritório particular. Tínhamos algumas ideias muito firmes daquilo que não queríamos que acontecesse. Partilhamos da opinião que não adiantava inventar desenhos maravilhosos de cidade. Traçados como os de Goiânia, Belo Horizonte ou mesmo Washington já [haviam sido] bastante estudados" (Segawa, 1991:103).

A partir de uma análise dos projetos de Washington e, em especial, de Goiânia, do ponto de vista do traçado viário, de tráfego e de transportes, os autores concluíram que "todas essas estruturas que têm muitas ruas curvas e intersecções complicadas, que acabam resultando numa incompatibilidade no padrão atual de movimentação de pessoas, de fluxo de tráfego". (Segawa, 1991:103). Ademais, em razão da escassez de tempo, optaram por uma malha ortogonal aberta como princípio básico, solução que respondia de modo satisfatório pelo critério da flexibilidade em um terreno cuja topografia apresentava-se extremamente apropriada.

Particularmente este momento inicial, quando se busca, tanto na teoria quanto nos exemplos concretizados, referências para o desenvolvimento do projeto, suscitou (e ainda suscita) algumas discussões, não raro polêmicas, sobre as influências dos autores na concepção de Palmas. A mais recorrente diz respeito ao plano de Brasília, cuja comparação os autores consideram, além de perigosa, extremamente superficial, especialmente em três pontos que integram o projeto de Palmas, a saber: tipologia e generosidade do sistema viário, ausência de separação rígida por setores e ausência de plano de massas.

Sobre o método de trabalho na fase conceptiva, os arquitetos co-autores decidiram isoladamente colocar as ideias no papel e, ao se encontrarem, perceberam que eram muito parecidas. "(...) Definimos uma malha ortogonal com uma centralidade - um centro administrativo, já que essa é a razão de a cidade existir [no caso específico, uma capital estadual]. Mas uma centralidade relativa, porque a cidade, por força do sítio, tinha que ser linear." (Segawa, 1991:103) (Gráfico 3).



Gráfico 3 – Fotografia da Maquete original do projeto de Palmas.
Fonte: GRUPOQUATRO, 1989.

Posteriormente, o trabalho da equipe voltou-se para o macroparcelamento, em escalas 1:20.000 e 1:10.000, partindo-se de um eixo viário principal norte-sul atravessando o meio da cidade; outro paralelo à serra do Lajeado, e outro também paralelo, margeando o futuro lago. Os autores revelaram ainda a preocupação com as áreas de proteção ambiental e os enquadramentos paisagísticos (Gráfico 4):

“A área escolhida para Palmas é cortada por três ribeirões no sentido leste-oeste, que nascem no pé da serra. Estabelecemos uma área de proteção ecológica para preservar essa natureza de cerrado, a mata ciliar formando parques lineares que cortam a cidade - uma presença significativa na paisagem

urbana. (...) E temos sempre esse pensamento urbanístico, arquitetônico, de explorar a perspectiva para o lago, o perfil da serra no horizonte, enfim, perspectivas urbanas bonitas, que a malha implantada permite vislumbrar - um problema de desenho urbano." (Segawa, 1991:103).



Gráfico 4 – Vista da Serra do Lajeado ao fundo, limite leste do projeto, e a planície destinada à área urbana da cidade.
Fonte: GRUPOQUATRO, 1989.

Quanto à diretriz de ocupação da cidade em fases, que integra o conceito de viabilidade do projeto, chamaram a atenção para o modelo proposto em forma de caracol, destacando seus benefícios (Gráfico 5):

"A concentração de pessoas em determinado lugar, num primeiro momento, valoriza e melhora a vida para todo mundo. (...) ao longo de determinado tempo, os custos de construção de infraestrutura são constantes, mas os preços de terreno não. Estes crescem na medida de sua ocupação. Então você trabalharia com uma equação ideal, na qual se teria sempre mais dinheiro para o mesmo tanto de infraestrutura." (Segawa, 1991:103).

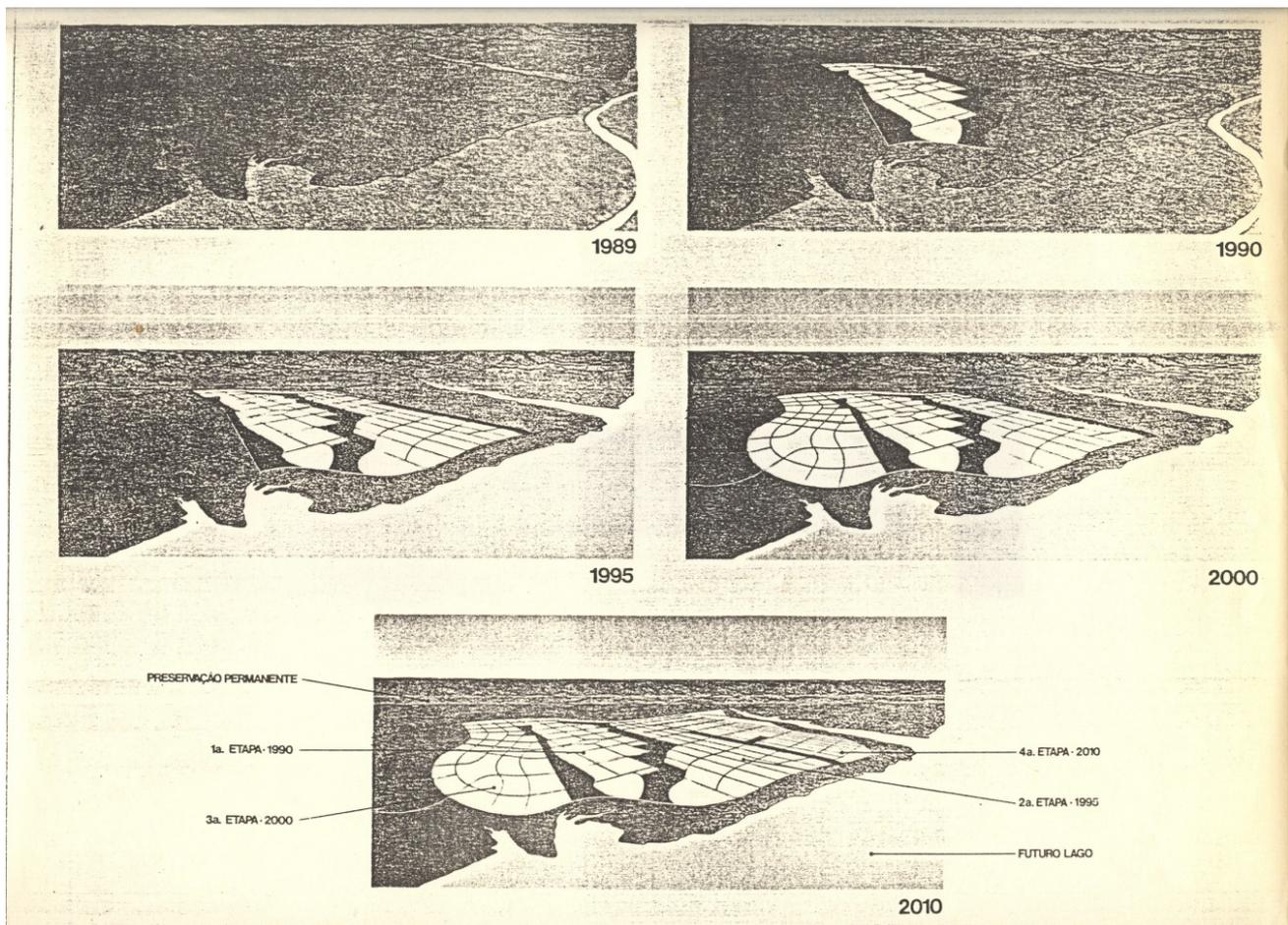


Gráfico 5 – Programação das fases de implantação da cidade.
 Fonte: GRUPOQUATRO, 1989.

Ainda com relação à implantação da cidade, foi observado o fator dos ventos predominantes na direção leste-oeste, que poderiam ser aproveitados para minimizar os efeitos da alta temperatura e do período seco, com uma orientação correta dos edifícios a serem construídos.

Sobre a definição dos usos do solo, os autores pretendiam não engessar as zonas a partir de determinações excessivamente detalhadas. Neste sentido, adotaram classificações genéricas mais realistas, reprovando o projeto de Brasília neste ponto, além de optar pela concentração dos serviços urbanos em um “eixão viário” mais denso, precisamente o norte-sul, com uma escala de compatibilidade que oferecesse um bom sistema de transportes multimodal, com ônibus, metrô e VLT. Ao destacar a significativa influência de suas especializações na Inglaterra, afirmam que buscaram “(...) entender a cidade como um fenômeno social e organizá-la dessa maneira. Então, é muito difícil nisso você ter determinismo”, pois,

“não há bola de cristal que diga se amanhã você vai precisar de mais ou menos hotéis. (...) é assim com indústria, com habitação, não dá para determinar um tamanho das áreas (...) porque simplesmente não há como estabelecer de que modo vai crescer o nível de renda para chegar a uma ocupação exata da área para moradias individuais e coletivas. Essas coisas têm que conviver com certa flexibilidade.” (Segawa, 1991:103).

Ainda neste ponto, a relação da cidade com o futuro lago foi motivo de especial atenção. No intuito de restringir uma ocupação de caráter segregador, foi proposta uma faixa limítrofe de baixa densidade, com sistema viário expresso, destinada às atividades de lazer, educação e cultura.

Questionados sobre a ausência do conceito de plano de massas, os autores o definiram como uma visão de cidade como artefato construído, o que não era intenção da Equipe, pois desejavam exatamente evitar a uniformidade das quadras de Brasília. Afirmam que a adoção de gabaritos, por exemplo, é “uma atitude seletiva” (Segawa, 1991:104), e comentam a respeito da discussão com Oscar Niemeyer, que criticou de modo veemente: “Luiz Fernando, você está louco, você tem que gabaritar essa cidade, se não, vai virar esculhambação! (...) Eu não poderia gabaritar a cidade: ela ficaria inviável.” (Segawa, 1991:104).

No que se refere às definições sobre as quadras residenciais, os autores recuperaram a consultoria de Juan Mascaró, que propôs a densidade de 300 habitantes por hectare, em razão da viabilidade econômica e da busca por uma adequada qualidade ambiental. Os mesmos mencionam que rejeitaram o conceito de unidade de vizinhança pré-desenhada, tal como Lúcio Costa empregou em Brasília. Dizem apenas terem

“fixado um conjunto de regras de ocupação, com características próprias: densidade, existência de comércio vicinal, lugar de culto e equipamentos sociais - posto de saúde, creche, escola maternal, de 1º grau, etc. As quadras teriam sempre duas entradas, que se voltam para vias secundárias e as vias de travessia interna, locais. Respeitadas essas características, a distribuição dos equipamentos e edifícios é livre. (...) As quadras são de no máximo 700 metros e (...) dá para andar com uma sacola de compras ou uma criança de colo. (...) sabíamos que se esse *grid* fosse maior, por exemplo 1Km, sairia mais barata sua implantação. Fizemos uma avaliação disso.” (Segawa, 1991:106).

Por fim, ressaltam que “sempre tive[ram] consciência da infinitude do processo: começar uma cidade é um ato definido, mas você nunca sabe onde vai terminar” (Segawa, 1991:103).

5 O PROJETO DE PALMAS-TO E OS ASPECTOS GENÉRICOS À CRIAÇÃO DE CIDADES-CAPITAIS

À luz de uma perspectiva histórica, podemos afirmar que a concepção de Palmas não foge às origens de casos semelhantes associados à criação de uma nova cidade com a finalidade de servir como suporte físico ao centro do poder político-administrativo em determinada escala, desde os seus exemplos mais antigos (Galantay, 1975; Vale, 1992). Para tanto, retornaremos à algumas definições e pressupostos teóricos vislumbrando como Palmas se retrata sobre este caráter genérico.

Recuperando o conceito de Mumford (1945:40), podemos reconhecer preocupações com o futuro, primeiro em um pensamento maior sobre o significado da capitalidade como expressão da hereditariedade em uma forma concreta que é a cidade – um bem deixado para outras gerações vindouras – e num segundo momento, ao ressaltar uma qualidade importante para se pensar em uma nova cidade sede do poder, qual seja, sua capacidade de “alargamento estrutural”, isto é, a flexibilidade do seu desenho, como algo que possibilita as adaptações necessárias aos diferentes contextos sócio-espaciais do porvir. Sobre esta concepção, registramos a seguinte passagem:

“[a cidade-capital encerra] uma estrutura especialmente equipada para armazenar e transmitir os bens da civilização e suficientemente condensada para admitir a quantidade máxima de facilidades num mínimo de espaço, mas também capaz de um alargamento estrutural que lhe permite encontrar um lugar que sirva de abrigo às necessidades mutáveis e às formas mais complexas de uma sociedade crescente e de uma herança social acumulada (Mumford, 1945:40).

Sobre tais aspectos, o caráter flexível do projeto de Palmas no tocante às diretrizes de ocupação proposta em fitas e fases de adensamento tinha como objetivo estabelecer uma unidade formal de acordo com a dinâmica de crescimento da cidade, o que de certa forma, marca o poder fundador da capital e se sobrepõe a qualquer outro que assuma esta posição futuramente. Portanto, ao partir do futuro para o presente, os futuros habitantes teriam uma “herança social acumulada” de fato, porém oriunda de um passado que começa em 1989, marco do nascimento (desenho) da cidade.

Esse marco zero civilizatório possui um simbolismo tão forte que introduz a ideia de ausência total, isto é, de que não havia nada antes de Palmas ter sido criada, bem como não havia nenhuma história urbana, política, econômica ou social importante passível de ser mencionada frente ao evento avassalador da autonomia do estado do Tocantins e o sucesso de seu líder. A nova capital simbolizaria, pois, um recomeço, sem o peso da história de tentativas frustradas de emancipação, decadência econômica e isolamento geopolítico, que qualquer outra cidade existente que viesse a abrigar a sede do estado traria registrada em suas formas construídas.

Neste íterim, a noção de “nova cidade-capital artificial” (Vale, 1992) se aplica de modo eficiente, quando poderíamos ratificar a concepção de Palmas como um instrumento político eficaz na intenção de transmitir os sentimentos de orgulho e referência, cujo poder simbólico se expressa pelo seu partido, que por sua vez se constituiu como forma de legitimar o novo poder, do homem político que viabilizou a autonomia e ascendeu ao governo do mais novo estado da federação (Lacaze, 1992).

É interessante observar que a cruz formada pelos dois grandes eixos viários da capital, nos sentidos norte-sul e leste-oeste, cruz esta onde está localizada a sede do governo estadual nos seus poderes executivo, legislativo e judiciário, representa o local onde Siqueira Campos colocaria em prática sua atuação política tão almejada, além de marco espacial da divisão macroparcelada da cidade, determinado pelos dois grandes nomes inspiradores do líder em seu intento, quais sejam: Juscelino Kubitschek e Teotônio

Segurado. Portanto, simbolicamente representado no projeto, Siqueira Campos é o ponto em que se encontram a luta separatista expressada pela figura de Segurado (o eixo maior, norte-sul, representando um evento longo), bem como a eficiência e marca da “modernidade” impressa pelo ex-presidente e idealizador de Brasília, JK (o eixo menor, representando a rápida ascensão deste político à presidência do país e seu “estilo” desenvolvimentista). Esses aspectos revelam a face legitimadora do novo líder no projeto, que elegeu simbolicamente um plano mais elevado para edificar o Palácio do Governo, cuja “superioridade” deveria representar seus “méritos” a fim de consolidar sua imagem como um dos grandes personagens políticos da região (Velasques, 2010).

Ainda sobre os urbanistas, interessante notar nos seus relatos uma tentativa de minimizar a abrangência desse poder ao se assumir o tempo exíguo para a elaboração do projeto e a delegação da criação do projeto a Deus, a partir da afirmação de que o traçado de Palmas foi determinado pela natureza, pela topografia e forma do sítio, pelos enquadramentos paisagísticos proporcionados pelos limites físicos do rio Tocantins (posteriormente Lago) e da Serra do Lajeado. Tais construções reduzem intencionalidades e suas respectivas condutas impressas no momento da concepção. Coincidentemente, cabe recordar os argumentos semelhantes utilizados por Lúcio Costa como justificativa para a implantação de Brasília (Velasques, 2010).

Outra ressalva importante refere-se a um aspecto comum a quase todos os projetos para novas capitais no século XX, associado à prática profissional do urbanismo. O dia-a-dia do escritório e das equipes de trabalho em ação projetiva ininterrupta tende a inviabilizar uma reflexão mais aprofundada sobre o que se faz e como se faz: as limitações do prazo, a inadimplência dos clientes, o método de trabalho pouco comprometido com o caráter científico, influência da criatividade como algo subjetivo e especial, superposição com outros projetos em andamento, enfim, toda essa conjuntura peculiar de atuação profissional acaba por esconder, até mesmo dos próprios profissionais, armadilhas ideológicas introspectadas e ocultadas que se repercutem na conduta do urbanista, determinadas pela separação entre o saber teorizado e a ação prática, propriedade do urbanismo moderno (Velasques, 2010).

Sob esta perspectiva, o tempo de Palmas, tratado anteriormente pelo ponto de vista histórico em uma escala mais ampla, precisa ser complementado por uma observação mais próxima sobre que país era aquele, e que região era aquela – final da década de 1980 – enquanto tudo o que foi apresentado acontecia e se rebatia sobre o urbanismo.

Trindade (2009) se insere nessa discussão afirmando que, em relação ao desenho urbano, a intenção dos autores foi a de concebê-lo a partir de uma visão com as características mais evidentes da virada do milênio: moderna, eficiente, com uma estrutura espacial diversificada, valorização da cultura regional e preocupação com as características ambientais locais.

Entretanto, apesar de evitar o determinismo espacial de Brasília, o supracitado autor destaca que Palmas não escapou de alguns princípios da Carta de Atenas na sua concepção, especialmente no que tange ao protagonismo do automóvel e na conseqüente desvalorização do pedestre. Assim, o principal item de comparação com Brasília é o “eixo monumental”, formado pela Avenida Teotônio Segurado, sua longa extensão e as grandes distâncias. Apesar de algumas propostas inovadoras, Palmas possui a base da cidade modernista, em cujo desenho há uma clara hierarquia de funções específicas – derivadas da Carta de Atenas – em que pese a busca pela diversificação de usos, sobretudo ao longo da mesma Avenida Teotônio Segurado.

Observamos inúmeras críticas que se enquadrariam a favor da caracterização do modelo de Palmas no urbanismo modernista (Cerqueira, 1998; Trindade, 2009), e poucas a favor de sua superação, o que de fato não foi atingido na proposta de Palmas. Primeiro porque o objetivo e a herança não eram essas; segundo porque a relação entre autoria e cliente nos projetos implica em trazer para a realidade as complexas contradições próprias da nossa sociedade e das nossas cidades capitalistas; e finalmente, em terceiro lugar, porque os modelos de novas cidades que inspiraram os autores nunca rechaçaram as bases estruturantes modernistas de reprodução do capital no seu *locus* privilegiado, o espaço urbano.

BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, J. G. (1997). A formação do arquiteto e a universidade. *Revista Brasileira de Estudos Pedagógicos*, Brasília, 78, 188/189/190, 22-56.
- ARGAN, G. C. (1998). *Projeto e destino*. São Paulo: Ática.

- CERQUEIRA, H. (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.
- GALANTAY, E. (1975). *Nuevas Ciudades: de la antigüedad a nuestros días*. Barcelona: Gustavo Gilli.
- GRUPOQUATRO (1989). *Memorial do projeto da capital do estado do Tocantins: Palmas/Plano Básico*. Goiânia (Mimeo).
- HOLSTON, J. (1993). *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das Letras.
- LACAZE, J. P. (1992). *Os métodos do urbanismo*. Campinas: Papirus.
- LEME, M. C. (Coord.). (1999). *O Urbanismo no Brasil: 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel/ FUPAM.
- MUMFORD, L. (1945). *La cultura de las ciudades*. Buenos Aires: Emecé.
- (2006): *A cidade na história: suas origens, desenvolvimento e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes.
- PENNA, J.O. M. (1958). *Quando mudam as capitais*. Rio de Janeiro: IBGE.
- REZENDE, V. *Planos e regulação urbanística: a dimensão normativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro*. In: OLIVEIRA, L. L. (Org.). (2002). *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: FGV.
- (2009): *O jogo de verde com branco, Lúcio Costa em defesa do Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá*. Rio de Janeiro (Mimeo).
- RONCAYOLO, M. (1990). *La ville et ses territoires*. Paris: Seuil.
- SEGAWA, H. Palmas, cidade nova, ou apenas uma nova cidade? *Revista Projeto*. São Paulo, n. 146, out. 1991.
- TEIXEIRA, L. F. C. (2009). A formação de Palmas. *Revista da UFG*, Goiânia, 11, 6, 91-99.
- TRINDADE, D. (2009). *Challenges for new town design in a frontier region: Palmas*. In: SIMBIEDA, Willian; DEL RIO, Vicente (Org.). *Contemporary urbanism in Brazil: beyond Brasilia (65-81)*. Miami: University Press of Florida.
- VALE, L. (1992). *Architecture, power and national identity*. Yale: Yale University Press.
- VELASQUES, A. B. A. (2010). *O projeto 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.

www.cpdoc.fgv.br/acervo/brasilha.htm. (Consulta em 17/05/2010).

www.theurbanearth.files.wordpress.com/2009/03/goiania-atillio.jpg. (Consulta em 10/06/2009).