

A 'última capital planejada do século XX': o projeto de Palmas e sua condição moderna.

Ana Beatriz Araujo Velasques

Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal Fluminense, Mestre em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, doutoranda em Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Filiação: Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Tocantins.

Endereço: Av. NS 15, Quadra ALCNO 14, Palmas-TO. CEP: 77.000-000. Telefone: (63) 3232-8094, (63) 8401-5438. E-mail: biavelasques@uft.edu.br.

A ‘última capital planejada do século XX’: o projeto de Palmas (1989) e sua condição moderna

Resumo:

No âmbito do pensamento urbanístico contemporâneo, o tema “cidades-capitais planejadas no Brasil”, tende a conduzir nosso foco à emblemática experiência da construção de Brasília, além de referências à Goiânia, sob a égide do plano de Atilio Correia Lima (1933), e ainda Belo Horizonte, a nova capital mineira planejada no final do século XIX (1895), entre outras. No entanto, pouco se sabe sobre a intitulada “última capital planejada do século XX”: Palmas, capital do estado do Tocantins, localizada na região norte do país. No presente artigo, buscamos situar o projeto de Palmas nas discussões próprias do campo do urbanismo ao final da década de 1980, especialmente marcadas por um momento histórico singular para a arquitetura e o urbanismo, qual seja, a crítica aos pilares modernistas rígidos da Carta de Atenas e a emergência de um pensamento contemporâneo classificado por alguns autores como pós-moderno, quando então se questiona o modelo racionalista, bem como evidencia-se um progressivo desinteresse por planos para novas cidades. Trata-se de um período conturbado política e economicamente, de transição cultural e artística, de quebra de paradigmas epistemológicos para a ciência e de importantes discussões sobre como planejar e intervir nas cidades. Especialmente na Europa e nos Estados Unidos, travava-se um intenso debate na tentativa de caracterizar aquele novo momento histórico, a partir do qual as repercussões sobre o urbanismo assumiriam uma dimensão fundamental nessas discussões. Como o projeto de Palmas refletiria este momento, que, para alguns autores, se configurava em uma transição paradigmática, enquanto que, para outros, representava uma continuação em outras condições? Quais contribuições o projeto de Palmas apresenta à luz das experiências de cidades-capitais planejadas pós-Brasília e dos debates teóricos realizados no âmbito do pensamento urbanístico do final do século XX? Dessa forma, propomos o debate sobre como esta concepção projetual se situa no seu tempo e a importância do significado de seu título: última capital planejada do século XX.

Abstract:

The ‘last planned capital of the XXth century’: Palmas project (1989) and its modern condition

In the context of contemporary urbanistic thought, the theme “planned capital cities in Brazil” tends to lead our focus to the symbolic experience of Brasilia construction, besides references to Goiania, created by Atilio Correia Lima’s plan (1933), and also Belo Horizonte, the new capital of Minas Gerais state, which was planned in the end of the XIXth century (1895), among others. However, there seems to be a limited acquirement about the entitled “last planned capital of the XXth century”: Palmas, capital of Tocantins state, situated in the brazilian north region. In the present article, our effort is to place Palmas project on the discussions particularly referred to the urbanistic thought in the end of the 80’s, specially characterized by a peculiar historical moment in architecture and urbanism, that could be defined by the critics directed to the rigid principles of modernism, based on Athens Charter, and the rising of a contemporary thought named by some authors as post-modern, when rationalistic model is questioned, as well as it becomes evident a progressive disinterest on plans for new cities. It is a politico-economical disturbed period, also characterized by a cultural and artistic turning point; the decline of epistemological paradigms on scientific context; and the rising of significant discussions on how to plan and intervene on cities. Specially in Europe and United States, there was an intense debate in order to understand that new historical moment, in which echoes were particularly absorbed by discussions in urbanism area. How Palmas project would reflect this moment, which configured a paradigmatic change for some authors, at the same time for others, it meant a continuation in another conditions? Which contributions does Palmas project present in the context of planned capital cities post-Brasilia, as well as considering the theoretical debates accomplished in the sphere of the urbanistic thought in the end of the XXth century? Thus, we purpose the debate on how this projectual conception can be established, according to its time and the importance of the meaning of its title: last planned capital of the XXth century.

Palavras-Chave: Palmas – urbanismo modernista – urbanismo pós-modernista

Key-words: Palmas – modern urbanism – post-modern urbanism

A 'última capital planejada do século XX': o projeto de Palmas e sua condição moderna.

- Introdução

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 foi encomendado ao escritório "GrupoQuatro" de Goiânia, sob coordenação dos arquitetos Luis Fernando Cruvinel e Walfredo Antunes de Oliveira Filho, com a previsão de abrigar inicialmente 300.000 habitantes, podendo chegar a 1,2 milhões de habitantes. O partido urbanístico de Palmas, que se estrutura sobre a proposta de um sistema viário hierarquizado e orientado pelos pontos cardeais junto a elementos paisagísticos relevantes – a serra do Lajeado a leste, e o rio Tocantins a oeste, ambos em paralelo ao sítio plano destinado à cidade – que por sua vez, setorizam quadras organizadas segundo os usos, além de generosas áreas de preservação ambiental junto aos córregos que descem da serra em direção ao rio, acrescentando-se ainda a determinação de algumas diretrizes de planejamento da ocupação do espaço urbano futuro, voltadas para o controle da expansão e otimização dos custos relativos à implantação da infra-estrutura.

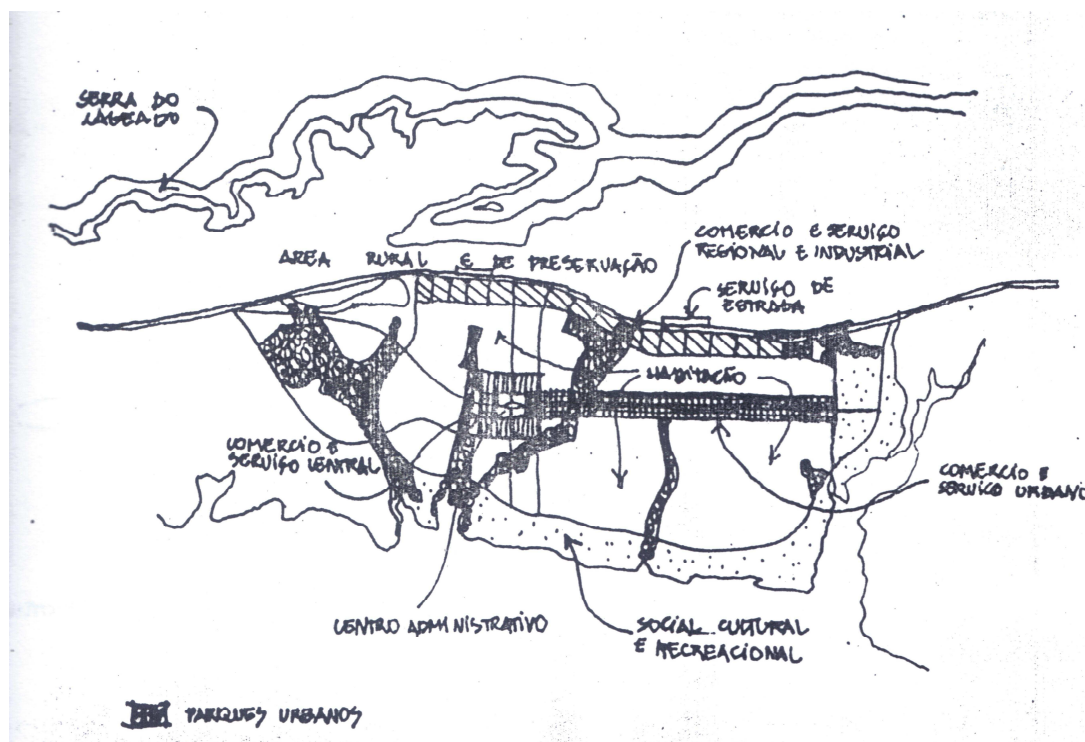


Figura 1 – Croquis esquemático do partido urbanístico de Palmas.
Fonte: GRUPOQUATRO, 1989.

Cumpramos ressaltar que a capital do mais novo estado da federação teve suas origens marcadas por um momento histórico singular para a arquitetura e o urbanismo, qual seja, a crítica aos pilares

modernistas¹ e a emergência de um pensamento contemporâneo classificado por alguns autores como pós-moderno, quando então se questiona o modelo funcionalista da Carta de Atenas e dos CIAMs², bem como evidencia-se um progressivo desinteresse por projetos ou planos para novas cidades.

As últimas décadas do século XX se configuraram em um período de grandes questionamentos e de crise do sistema capitalista, conseqüentemente rebatendo-se sobre o paradigma da Modernidade enquanto época, que passou a ser contestado em todos os aspectos: social, econômico e cultural assumindo, para alguns autores, um caráter de uma ruptura para a emergência de uma nova era, ou de continuação de suas bases, ainda que em outras condições, para outros autores.

Sob a perspectiva da análise conceitual, cumpre mencionar que entendemos os termos “modernidade” e “pós-modernidade” como épocas que correspondem a dois conceitos totalizantes, compreendendo, cada qual, uma instância do domínio da cultura – denominadas “modernismo” e “pós-modernismo” – e outra instância de domínio econômico – denominadas, por sua vez, como “modernização” e “pós-modernização” – respectivamente.

Faz-se igualmente necessário justificar a adoção do termo “pós-modernidade” neste trabalho. Assim como Arantes (1999, p. 21), participamos do entendimento que este conceito “(...) além de se tratar de um rótulo, traz uma ilusão de que o momento histórico é inteiramente diverso, ou até melhor do que o anterior”. Sob esta perspectiva, a autora afirma que não existe uma ruptura radical neste novo período, datado a partir da década de 1970, e sim, “passos unificados de um mesmo processo de ajuste da sociedade às reviravoltas que dá o capitalismo para continuar o que sempre foi, e de cujas metamorfoses a paisagem urbana é a fachada mais visível (p.21).

Para efeito de delimitação e caracterização do trabalho, esta nova fase do capitalismo iniciado na década de 1970, evidenciada por alguns autores como “capitalismo tardio”, será denominada por nós como pós-modernidade. O termo “pós” significaria, portanto, uma nova condição ou a continuidade da modernidade apenas, e se refletiria, portanto em suas instâncias cultural e econômica.

O presente artigo estrutura-se a partir de uma introdução, seguida de dois itens de caráter geral, que tratam das formulações sobre a modernidade e a pós-modernidade, bem como seu rebatimento sobre o urbanismo. Posteriormente apresentamos os antecedentes históricos da elaboração do plano, incluindo as informações contidas no Memorial do projeto. Ao final, emergem considerações acerca da análise dos princípios do projeto e sua possível condição moderna.

¹ Termo empregado para designar uma expressão/modelo urbanístico massificado e burocratizado que empobreceu os seus valores estéticos originais, ao mesmo tempo em que foi reproduzido por todo mundo, tornando-se hegemônico durante o período do “welfare-state”, dos anos de reconstrução urbana do Pós-guerras à década de 1970.

² Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, dos quais se originou a Carta de Atenas, redigida durante o CIAM IV, à bordo da embarcação Patris II, na travessia entre as cidades de Marselha e Atenas, em 1933. A versão oficial da Carta fora publicada dez anos depois, pelo arquiteto Le Corbusier, precursor desta corrente, no período da ocupação alemã na cidade de Paris, durante a II Guerra Mundial.

- Pressupostos da modernidade, o urbanismo modernista e sua crítica.

Ao compreendermos que as intervenções no espaço urbano possuem um marco histórico singular, qual seja, a configuração da cidade capitalista industrial moderna no século XIX – que passa a unificar circulação, produção e consumo num mesmo espaço, em oposição à cidade feudal medieval, onde a produção era realizada no campo, e o consumo, intra-muros – cabe-nos abordar o período da Modernidade correspondente ao nascimento e ascensão do capitalismo industrial, a partir do século XVIII, pautado na ciência, na racionalidade e no progresso, a fim de subsidiar a discussão sobre a contemporaneidade.

Citando Habermas, Harvey (1992) assinala que este momento marca o início do “projeto” da Modernidade, originado com os pensadores do Iluminismo e suas premissas: a ciência objetiva, moralidade e leis universais, bem como a arte autônoma, para que o acúmulo de conhecimento e o trabalho livre e criativo conduzissem à emancipação humana. Assim, pretendia-se que as qualidades universais, eternas e imutáveis da humanidade, fossem reveladas.

Tratava-se, pois, de uma visão extremamente otimista desta nova época, que pregava a igualdade, a liberdade e a fé na inteligência humana e na razão universal. No entanto, o autor em questão reconhece que o século XX, com suas Guerras e a exacerbação da miséria no planeta, desmistificou tal otimismo.

De volta aos fundamentos iluministas, Harvey (1992) questiona sobre quem seriam os culpados pelos defeitos da razão originada – alardeados por muitos autores – ou se o erro não estaria sobre a incorreta aplicação da mesma. Nestes termos, uma questão se impõe: a apropriação que foi realizada desses princípios e os que foram esquecidos intencionalmente, não poderiam responder aos fracassos da Modernidade, ao final no século XX?

Certamente podemos identificar contradições intrínsecas à origem da Modernidade, tal como a relação entre os meios e os fins, a legitimidade de qual razão superior se imporia na elaboração e aplicação de leis, a intensificação da dominação e opressão do sistema capitalista sobre a maior parte da população, sem esquecermos a exigência da novidade frente à monotonia das leis universais, promovendo a incompatibilidade entre efêmero e eterno.

Os efeitos da entrada brusca deste capitalismo liberal hegemônico sobre os aglomerados urbanos favoreceram, por um lado, a concentração de todos os processos da cadeia produtiva capitalista num só espaço, e por outro, conduziram à fragmentação interna desse mesmo espaço, conferindo uma aparência de “caos” e associando as suas conseqüências maléficas à desordem urbana reinante.

Neste sentido, podemos destacar duas visões predominantes sobre a cidade moderna: esta como algo natural, ou como algo produzido culturalmente. A primeira, atendia ao objetivo de esconder a exploração do trabalhador, característica inerente ao modo de produção capitalista, pois

naturalizar a cidade e suas dinâmicas sócio-espaciais significava esconder o fato de que o espaço urbano é um produto social e repleto de conflitos. Além disso, por ser algo natural, a cidade nasceria, cresceria, se desenvolveria, adoeceria, ficaria caótica e morreria. Para salvá-la da morte, dever-se-ia atuar antes, no estágio do caos. Se este existe - o caos - existiria também a "ordem". A ordem, por sua vez, seria resolvida através da elaboração dos planos urbanísticos e toda legislação decorrente, acima de qualquer crítica, pois a ordem é racional e científica.

A cidade como produto cultural compreende esta como um acontecimento artificial, que surge de forma adequada ao capitalismo, através de técnicas projetadas no desenho urbano ou no edifício arquitetônico. Esta visão é responsável pelas intervenções físicas de embelezamento de grande porte realizadas nos centros urbanos das cidades modernas, bem como pelos modelos físicos de novas cidades a serem criadas, como Brasília, por exemplo.

Nas experiências realizadas, a visão de cidade como algo natural e, em adição, de que esta é um produto cultural, expressam visões, a princípio dicotômicas, mas que do ponto de vista conceitual, justificam as intervenções projetuais e os instrumentos de regulação e controle do solo característicos da cidade moderna, e da mesma forma, privilegiam os interesses dominantes.

É importante destacar que os planos/projetos da cidade maquinista, desde então, baseiam-se em modelos ideais. Choay (1998) situa essa discussão na dimensão da utopia, orientada nas duas direções do tempo, passado e futuro, que assumem a forma de modelos de nostalgia – culturalista – ou modelos de progresso – progressistas.

No modelo culturalista não há um indivíduo-tipo, mas agrupamentos humanos particulares, no qual os indivíduos se movem apenas por necessidade espiritual. Não importa o futuro, mas a cultura. Há uma individualização da casa, do trabalho, o uso de formas medievais, a valorização da surpresa e do acaso, e ainda a busca da natureza na cidade. Apesar de seu esquecimento durante grande parte do século XX, este modelo adquiriu contornos de importância, há algumas décadas atrás, ao servir de inspiração para a concepção dos condomínios fechados residenciais especialmente nas cidades norte-americanas.

Por sua vez, o modelo progressista é imaginário e otimista. Baseia-se num indivíduo humano-tipo definível cientificamente, assim como as necessidades-tipo desses indivíduos. Há um apelo à ciência moderna e ao uso da técnica a serviço do homem. Utiliza-se basicamente de protótipos, e se expressa culturalmente na sociedade pelo Movimento Modernista de arquitetura e urbanismo, pautado no uso de espaços abertos, vazios e área verde para higiene, bem como estrutura urbana hierarquizada a partir das funções do corpo humano que originaram zonas de especificidade técnica, apoiando-se na Teoria Funcionalista e nos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs).

Segundo Harvey (1992), uma corrente do modernismo apropriou-se da imagem da racionalidade associada à máquina e à tecnologia, como uma forma de trazer de volta algum espírito de certeza

no futuro, extremamente abalado pela ameaça de guerra e destruição humana. É nesse contexto que surgem os conceitos de “cidade como uma máquina viva” e o de “arquitetura funcionalista”, a partir dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs) e seu principal divulgador, Le Corbusier, para quem o progresso da humanidade viria através do uso da tecnologia, via industrialização. A racionalidade na casa e na cidade pressupunha eficiência tecnológica para atingir “metas socialmente úteis”. Lamas (2007) relembra que, antes de ser cooptado pelo capitalismo central e sua burocracia, as discussões que ocorriam nos CIAMs eram altamente politizadas, e seus debatedores, em grande maioria, simpatizantes das ideologias social-democrata e socialista, refletiam estas idéias em seus entendimentos sobre a cidade como interesse coletivo.

Para Harvey (1992), as necessidades práticas criadas a partir das Guerras e a apropriação que o estado faz das propostas do urbanismo modernista fundamentado na Carta de Atenas³, incidem em uma progressiva despolitização do modernismo como expressão estética e cultural de um tempo, em relação ao caráter assumido em seus períodos anteriores, como também a ascensão dos Estados Unidos na condição de principal força capitalista mundial viabilizou essa separação. Dessa forma,

“O modernismo perdeu seu atrativo de antídoto revolucionário para alguma ideologia reacionária e tradicionalista (...) parecia que essa arte e essa cultura não podiam, senão, monumentalizar o poder corporativo ou estatal, ou o ‘sonho americano’ (...) Foi nesse contexto que os vários movimentos contraculturais e anti-modernistas dos anos 1960 apareceram.” (HARVEY, 1992, p.44).

No âmbito das discussões realizadas nos CIAMs, é importante mencionar que, já na década de 1950, surgiam, internamente, correntes de pensamento crítico às quatro categorias da Carta de Atenas: habitar, trabalhar, recrear e circular, e suas experiências realizadas, fundamentadas, sobretudo, no desprezo à dimensão do homem não-máquina e à rua, própria dos grandes feitos modernistas na Europa, na área habitacional, bem como no contexto das propostas para novas cidades ou bairros.

Segundo Lamas (2007), o VIII CIAM, cujo tema foi intitulado “coração da cidade”, configurou-se na primeira crítica efetiva ao funcionalismo e racionalidade excessivos nas formas urbanas modernistas, culminando no X CIAM, promovido de 1956, quando um grupo de arquitetos denominados posteriormente por “*Team X*”, o qual contava com nomes como os do casal Alison e Peter Smithson, Bakema e Van Eyck, intensificam um movimento que culmina com o fim dos CIAMs em sua XI versão. O Team X, a partir da década de 1960, inicia a crise dos fundamentos da concepção da cidade moderna, influenciando futuramente, novas críticas e novos modelos do urbanismo contemporâneo, recuperando a cidade antiga como nova referência.

³ Denominado por Lamas (2007, p. 363) como “urbanística operacional”, quando “a burocracia constrói a cidade”.

Da mesma forma, são realizadas experiências na Inglaterra com base na iniciativa do Estado como agente promotor da criação de novas cidades. Cabe lembrar que essas experiências iriam influenciar, em maior ou menor grau, os autores do projeto de Palmas, quando lá estiveram por ocasião de seus estudos de pós-graduação na década de 1970.

A experiência inglesa das *new towns*, surgidas e regimentadas a partir de uma lei federal de 1947, estimulava e estabelecia os critérios para a formação de novos planos urbanísticos. Benévolo (2001) sublinha que estas cidades repercutem o modelo das cidades-jardins criadas no início do século XX, influenciadas pela teoria de Ebenezer Howard – especificamente Letchworth e Welwyn. Sobre as *new towns* da primeira geração, o autor descreve que,

(...) têm um tamanho não muito superior ao previsto por Howard, têm uma densidade muito baixa, as moradias são em grande parte casas unifamiliares com jardim. Não têm uma forma compacta, mas compreendem uma série de elementos separados por amplas zonas verdes: os bairros de habitação de cerca de 10.000 habitantes cada um, com duas escolas primárias e outros serviços comuns; áreas indústrias colocadas próximo às estradas de ferro; o centro principal, onde se encontram os escritórios e a maior parte dos serviços comerciais. As estradas velozes e alguns serviços mais importantes – como as escolas superiores - estão compreendidas nas zonas verdes. A organização por partes separadas favorece a realização gradual e a ampliação sucessiva: mas produz um ambiente demasiadamente disperso, que foi criticado na década de 1950.” (BENÉVOLO, 2001, p. 681)

Para Harvey (1992), com base nas palavras de Huysens (1984), a cultura da sociedade capitalista avançada passou por uma profunda mudança na estrutura do sentimento, nas práticas e formações discursivas que distingue um conjunto de pressupostos, experiências e proposições de um período precedente.

De fato, para um estudioso da década de 1980, as críticas que se anunciavam através dos movimentos sociais e as transformações no sistema capitalista após a “crise do petróleo” de 1973, indicavam um movimento de contraposição, mas que, de certa forma, logo em seguida seria cooptado pelas estratégias de *marketing* e publicidade, tornando-se, já no final do século XX, tão superficiais quanto aquele que combatiam antes.

Nas palavras de Foucault, citado por Harvey (1992), a cooptação dos movimentos contraculturais dos anos 1960 que ocorrerão futuramente, bem como todas as manifestações anti-modernistas do período do *Welfare State*, traduziram-se em uma maneira extremamente eficiente de abafar uma possível ameaça ao capitalismo que se encontrava em um momento de transição, aliado às novas tecnologias emergentes de comunicação e informação (advento da microeletrônica), além do processo de financeirização exacerbada da economia.

- A pós-modernidade e o urbanismo no final do século XX.

As manifestações estéticas no campo do urbanismo moderno acompanharam as transformações econômicas vigentes, e por conseguinte, adequaram-se às demandas emergentes e às

possibilidades de cada fase do capitalismo, materializadas nas novas dinâmicas de mercado. A falência do Estado de Bem-Estar Social no mundo a partir da década de 1970 – cujo corolário é a ascensão do modelo neoliberal na economia – aliado aos fenômenos da globalização econômica e informatização da sociedade – dita “pós-moderna”, “pós-industrial” ou “do capitalismo tardio” – abriram espaço para o surgimento de modelos alternativos ao funcionalismo modernista, que correspondessem às mudanças econômicas e sociais em processo.

Estes novos modelos absorveram alguns elementos do urbanismo praticado no período precedente, embora tenham introduzido novidades, como, por exemplo, a flexibilização do zoneamento, realizado pontualmente em áreas degradadas ou ociosas para criar novos pólos de atratividade econômica; a parceria entre Estado e empresas privadas com vistas à dinamização intra-urbana; e ainda uma pretensa participação democrática da sociedade na formulação das propostas de intervenção no espaço urbano. Era o momento, pois, de construir para as pessoas, e não mais para o Homem, conforme atesta Venturi (1972). Trata-se do retorno da ornamentação sem função, da projeção de simulacros historicistas, da reabilitação de centros deteriorados, ditos “sem vida”, e da utilização do artifício da “colagem” em intervenções urbanísticas pontuais.

A sociedade contemporânea percebe que, no mundo atual, no qual o futuro passa a ser incerto em contraposição aos pressupostos iluministas, não há mais segurança (LYOTARD, 1993). Esta nova temporalidade, de viver o hoje, também está presente no novo urbanismo. A legitimação dos saberes na pós-modernidade não apresenta mais uma fundamentação na verdade incondicional da metanarrativa. O presente não é mais encarado como a preparação do futuro emancipador. O tempo, por sua vez, não é mais linear, nem histórico; o presente torna-se eterno e real. Portanto, as decisões são legitimadas a partir de regras criadas e acordadas no “agora”, especialmente para determinados casos. De igual modo, é possível observarmos nos novos formatos do urbanismo - o estratégico e o *new-urbanism*, principais correntes do urbanismo contemporâneo, que direcionam seu foco de atuação para o presente e o curto prazo.

A experiência catalã de urbanismo estratégico, cujo ápice aconteceu nos projetos urbanos que prepararam a cidade de Barcelona para as Olimpíadas de 1992 – modelo posteriormente mundializado – possui suas origens no planejamento estratégico de empresas privadas, que é adaptado à administração pública das cidades a partir da década de 1980. Esta reestruturação administrativa implica em novos conceitos-chaves, tais como empreendedorismo; uma gestão mais flexível, descentralizada, eficiente e eficaz; qualidade na prestação dos serviços; foco sobre o resultado; e ainda, a institucionalização de mecanismos de controle da participação popular (FERREIRA, 2000).

Por sua vez, é importante mencionar a gênese do movimento que deu origem à Escola do *new urbanism*, na Universidade de Harvard na década de 1990, que se estabelece como uma corrente hegemônica norte-americana de profunda influência sobre as experiências urbanísticas recentes, especialmente do terceiro mundo. O papel de destaque do automóvel é ratificado, proporcionando

o surgimento de periferias com condomínios residenciais exclusivos de alto padrão, proliferação de mega-*shoppings centers*, além de acentuar consideravelmente o índice de vazios especulativos na área urbana das cidades – reforçando a tese da expansão urbana sem limites.

Talvez por não se configurar em fato tão reativo quanto denunciava, o novo (embora nem tanto) movimento constituiu-se sobre um Carta, aos moldes da Carta de Atenas, ratificando o “interesse pela cidade antiga, sua preservação, conservação, restauro e revitalização, entendendo-a e recuperando-a na sua integridade física, funcional e social. E, a reavaliação das relações morfológicas existentes na cidade tradicional, para o desenho do crescimento e expansão, ou para intervenções no seu interior” (LAMAS, 2007, p.390). Nota-se, portanto, o completo desprezo por propostas projetuais para novas cidades a partir de então.

Assim, no contexto do urbanismo estratégico e do *new urbanism*, parece clara a articulação entre pós-modernização e pós-modernismo, através do populismo estético, do uso de uma cultura imagética, do *marketing* urbano, de uma fetichização da cidade, do ecletismo e da legitimação de simulacros. A alienação da vida urbana, que ganha vida e se acentua na Modernidade, configura-se numa das mais eficazes estratégias de dominação econômica da pós-modernidade, pois o espetáculo na sociedade do consumo, agora formata através da televisão as dores e o sofrimento humano, que por sua vez, em nenhum outro momento da história estiveram tão dispersos pelo mundo. Na visão de Harvey (1992), definitivamente, o antigo lema *pannes et circencis* é resgatado como uma eficiente, porque alienante, fórmula de controle social.

Podemos afirmar que as características fundamentais do urbanismo modernista se mantiveram nas correntes emergentes contemporâneas, apesar da emergência de certos elementos que, em um primeiro momento, remetem às diferenciações, mas que em uma análise mais detalhada, confluem para o entendimento de que o espaço urbano é objeto principal das alterações que a economia capitalista, moderna por excelência, realiza para se reproduzir.

Com efeito, o caráter de espetacularização do espaço e alienação da sociedade, utilizando-se a arquitetura e o urbanismo como cenários para vida urbana, consistem em um dos pontos comuns mais relevantes a favor da hipótese em prol da continuidade da Modernidade.

Assim, a posição adotada neste artigo implica em assumirmos a permanência dos aspectos fundamentais da Modernidade e do urbanismo modernista sobre a pós-modernidade e o novo-urbanismo, bem como de admitir que o novo momento econômico exigiu distintos meios do urbanismo para atuar sobre a cidade contemporânea. Sob esta perspectiva, os modelos apresentados não se constituiriam em experiências estéticas e culturais de uma transição paradigmática de fato.

Cabe, entretanto, uma atenção especial quanto à extrema dificuldade de se pensar em um “novo mundo” no mundo atual, pois a capacidade de apropriação e cooptação do sistema vigente é bastante competente, e essa vigilância deve ser astuta. A Modernidade critica a tradição, mas se

constituiu sobre uma nova tradição: o novo. Isto por si só poderia se constituir numa armadilha teórica, pois, neste caso, como sair da Modernidade se todo novo é moderno? Concluiríamos, portanto, que sempre seremos modernos.

- A concepção do projeto de Palmas, 1989

A história da luta separatista da porção norte do estado de Goiás, em favor da criação do estado do Tocantins, culmina na promulgação da Constituição Federal do Brasil de 1988, quando se institucionaliza o novo estado e a proposição de uma nova cidade para sediar a capital. No entanto, cumpre destacar que até a consolidação deste acontecimento, outras tentativas importantes ao longo da história foram organizadas, e a despeito de não alcançarem o êxito desejado por seus líderes, tornaram-se fundamentais para a compreensão de alguns aspectos presentes no projeto de Palmas, concebido no final da década de 1980.

Com o fim do Regime Militar, em 1985, é formada a Assembléia Nacional Constituinte, destinada à elaborar uma nova Constituição para o Brasil. Neste contexto favorável, travou-se uma complexa articulação política a favor da divisão do estado, não apenas em Brasília entre os deputados e senadores, mas também no poder executivo estadual goiano, a partir do apoio do então governador Henrique Santillo à proposta separatista.

Finalmente, em 5 de outubro de 1988, o artigo 13 das Disposições Transitórias da nova Constituição Federal estabelece a criação do Tocantins. Na condição de relator da Sub-comissão dos Estados na Assembléia Nacional Constituinte, o deputado federal Siqueira Campos foi considerado peça-chave para a conquista da autonomia. Com efeito, esse papel de destaque foi fundamental para sua vitória nas eleições ocorridas em dezembro daquele ano, tornando-se o primeiro governador tocantinense.

Com a aprovação da proposta para a construção de uma nova cidade por parte da Assembléia Legislativa, o governador solicitou ao IBGE a realização de estudos para a escolha da área destinada à nova da capital do estado. Posteriormente, o governo do estado contratou, sem a realização de um concurso público, o Escritório de Arquitetura, Urbanismo e Planejamento GrupoQuatro, sediado em Goiânia, para finalizar os estudos, definir a melhor localização e elaborar o projeto da nova cidade. A equipe responsável, coordenada pelos arquitetos Walfredo Antunes de Oliveira Filho e Luis Fernando Cruvinel Teixeira, definiu, como parâmetros prévios da futura cidade um horizonte populacional de 300 mil habitantes, podendo abrigar até 1,5 milhão de habitantes. Desse modo, a área urbanizável compreendia um total de 100 Km², contida em uma área de expansão duas vezes maior.

Em 20 de maio de 1989, o governador Siqueira Campos lançou a pedra fundamental da futura capital no Distrito Canela, que pertencia ao recém-emancipado município de Taquaruçu do Porto.

No que tange ao projeto de Palmas, ambos os autores sublinham o tempo exíguo para elaborar

um projeto/plano básico de tamanha envergadura para suas carreiras, e confirmam 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 Assembléia no dia 26 de janeiro. (...) [no início] não tínhamos o local definitivo e uma planta para trabalhar, embora houvésssemos 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 idéias 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 foram bastante estudados” (REVISTA PROJETO, 1991, p. 103).

A partir de uma análise dos projetos de Washington, Belo Horizonte 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”. (REVISTA PROJETO, 1991, p. 103). Ademais, em razão da escassez de tempo, optaram pela malha ortogonal aberta como princípio básico, solução que respondia de modo satisfatório pelo critério da flexibilidade em um terreno topograficamente apropriado.

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, para o arquiteto, além de perigosa, torna-se 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. Outra analogia rechaçada pelo arquiteto refere-se a um possível plágio do plano elaborado para a cidade de Almere, na Holanda, mencionado durante a realização de uma palestra na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Católica de Goiás, logo após a finalização do projeto. Finalmente, ele assinala, como influências efetivas para a concepção da nova capital do Tocantins, as realizações do *New Town Programme*, na Inglaterra⁴, e das *Ville-Nouvelles*, na França, e, sobretudo, os inúmeros projetos por ele coordenados - seja pelo escritório ou por intermédio de consultorias - bem como a significativa experiência adquirida nos cargos públicos e privados que exerceu.

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.

⁴ No que concerne às experiências das *new towns*, e em especial, à possível referência ao plano da cidade de Milton Keynes, o autor esclarece que, a despeito de algumas semelhanças entre o sítio e o emprego da malha ortogonal, a área central e o processo de ocupação propostos para a capital tocantinense, diferem-se substancialmente daqueles encontrados na cidade inglesa.

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. Optaram, assim, 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. Ressaltam que, por influência de suas especializações na Inglaterra, “tenta[ram] entender a cidade como um fenômeno social e organizá-la dessa maneira.

Ainda neste ponto, tratam da relação da cidade com o futuro lago. Para restringir uma ocupação de caráter segregador, propuseram uma faixa limítrofe de baixa densidade, com sistema viário expresso, destinada às atividades de lazer, educação e cultura.

Questionados sobre a não adoção 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 queriam justamente evitar a uniformidade das quadras de Brasília. Afirmam que a adoção de gabaritos, por exemplo, é “uma atitude seletiva” (idem, p. 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.” (idem, ibidem).

“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 boa qualidade ambiental. Os mesmos mencionam que rejeitaram o conceito de unidade de vizinhança pré-desenhada, tal como Lúcio Costa empregou em Brasília.”

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

De maneira breve, apresentaremos a seguir as principais informações contidas no memorial do projeto de Palmas, que caracterizam o seu partido urbanístico.

A área escolhida para a implantação da capital do Tocantins localiza-se no coração do Brasil, no centro geográfico do estado, em uma área de 11.085 hectares e limitada a leste pela Serra do Lajeado, e a oeste pelo rio Tocantins (que seria futuramente alagado para a construção da Usina Hidrelétrica Luis Eduardo Magalhães, finalizada em 2002). A área de urbanização foi definida com 12 Km x 32 Km, totalizando 38.400 hectares, à margem direita do rio Tocantins.

Foram determinados, de forma clara, as vias e sua hierarquização; as quadras e seus usos predominantes; as áreas de preservação ambiental ao longo dos córregos, rios e na serra, com o intuito principal de orientar a expansão da ocupação futuramente, evitando assim gastos excessivos com infra-estrutura. Assim como foram propostas as localizações ideais das atividades, quais sejam: institucional, de comércio e indústria - ao longo dos grandes eixos viários; de moradia e lazer - próximo às áreas naturais preservadas, levando-se em consideração a

preservação da vegetação nativa, os ventos predominantes, a moldura da paisagem pela serra e pelo lago, o bom funcionamento dos acessos viários e o custo da infra-estrutura urbana da cidade.

O sistema viário foi estabelecido por dois eixos estruturantes: um no sentido norte-sul, chamada Avenida Teotônio Segurado, e outro no sentido leste-oeste, chamada Juscelino Kubitschek, das quais surgem paralelamente as avenidas norte-sul, "N-Ss", e as leste-oeste, "L-Os", que em seus cruzamentos inscrevem-se rotatórias dimensionadas segundo o tráfego e a densidade de cada área. A nomenclatura das quadras referencia-se pelos eixos principais e os pontos cardeais. Pensou-se, inclusive, na melhor localização dos equipamentos públicos e privados a partir de três categorias, quais sejam: regionais, urbanos e vicinais. Todos os fundos de vales e córregos que partem da serra em direção ao lago foram protegidos no projeto, com a possibilidade de criação de futuros parques urbanos.



Figura 2 - Projeto de Palmas-TO.

Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Palmas, 2005.

Ao tratar dos cuidados regionais que o plano contém, percebe-se uma clara preocupação com a possibilidade de uma “excessiva urbanização localizada” sobre a capital, buscando-se assim estimular a expansão de centros urbanos próximos com o fim de equilibrar e otimizar as deseconomias advindas da concentração, gerando uma relação mais harmônica e integrada entre as atividades locais e regionais na constituição de uma rede de cidades. O documento recomenda, portanto, a dispersão das atividades urbanas no âmbito regional e a concentração da ocupação (programada por fases) na capital, o que remete ao início das discussões na academia europeia sobre as consequências da dispersão e da compactação urbanas.

Os autores do projeto definem, como conceitos fundamentais do desenho da nova capital, a integração da natureza através de um traçado simples e lógico e a promoção da consciência social e ecológica. Para os mesmos, a concepção urbanística deve ser precedida de um ideal que atenda as aspirações do Homem e da coletividade, rechaçando explicitamente a concepção de uma cidade repleta de *status*, submetida à sociedade do consumo. Ademais, negam uma concepção da cidade futurista, que deixa a desejar no aspecto do verdadeiro bem-estar do homem em seu habitat; bem como a cidade geométrica e sua rigidez racionalista, que seriam uma imposição contra a natureza. Ao concluir, afirmam que “o projeto da futura capital do estado do Tocantins foi, portanto, precedida de um outro tipo de sonho: ecológico e humanístico.” (GRUPOQUATRO, 1989, p. 3)

- Considerações finais

A análise sobre a concepção do projeto urbanístico de Palmas, datado de 1989, revela seus princípios como um produto das relações observadas entre o urbanismo contemporâneo e o debate sobre os paradigmas da modernidade e da pós-modernidade.

A adoção dos princípios da flexibilidade, viabilidade econômica e qualidade ambiental oriundos do início do debate sobre a sustentabilidade urbana, somado à fuga do conceito de "planos de massas" e de um desenho urbano disciplinado, objetivando a configuração de uma cidade "aberta", fundamentada em princípios ecológicos e de racionalização dos custos com infraestrutura, corroboram para a hipótese de que o projeto urbanístico de Palmas representaria, efetivamente, um caso singular, pois utiliza algumas soluções projetuais modernistas como uma referência de modelo, sem deixar de aliar preocupações da sua contemporaneidade, não se tratando, portanto, de uma concepção elaborada aos moldes da Carta de Atenas e do Plano de Brasília, como um modelo, exclusivamente.

Em relação ao título de Palmas - a última capital planejada do século XX - por si só, representa uma grande contribuição para o pensamento urbanístico contemporâneo, pois se tratou de uma necessidade prática, imperativa, de se propor o desenho de uma nova cidade sobre uma área rural, com a especificidade de se tratar de uma capital estadual, em um momento de negação de um modelo espacial modernista e ausência completa de preocupação sobre este tema pelas correntes emergentes do urbanismo.

Neste ínterim, a expressão “última capital planejada do século XX” poderia adquirir dois sentidos: a) última, porque não haveria, de maneira genérica, a necessidade de se projetar cidades frente a grande importância dada aos projetos pontuais de intervenção urbana em áreas consolidadas - foco do urbanismo contemporâneo - o que se demonstraria incorreto ao verificarmos a grande quantidade de novas cidades surgidas em países de grande extensão territorial como o próprio Brasil, Índia, Canadá e Austrália, sem desconsiderar outras experiências no continente africano e

asiático. E, b) última, que por estar no século XX, pertence a uma mesma receita utilizada em todas as propostas para capitais deste período, e assim, para o novo século que se avizinhava e o novo urbanismo a ser praticado neste, o modelo anterior não mais obteria repercussão. Outra incorreção, visto que o novo urbanismo, oriundo das academias norte-americanas, não se atém ao assunto.

Portanto, para nós, o projeto de Palmas não pode ser rotulado superficialmente como uma “mera cópia de Brasília” e poderia representar uma resposta ao debate sobre uma possível transição paradigmática, central naquela época, quando se procurava identificar se, de fato, as mudanças que estavam em curso no mundo capitalista se configuravam em uma ruptura: o fim de uma era e início de outra, se debatendo na oposição crítica entre as novas correntes do urbanismo contemporâneo e o modelo hegemônico modernista de até então, ou se, em seus fundamentos estruturantes, as propostas de correntes emergentes, inclusive no urbanismo, não confluíam para uma continuidade moderna em outra “roupagem”, sem mudanças radicalmente estruturais como procuramos demonstrar ao longo do artigo, mais sim adequações a um novo momento do sistema econômico capitalista, parceiro incontestado da Modernidade.

Referências:

ARANTES, Otília. “Urbanismo em fim de linha”. São Paulo: EdUSP, 1999.

BENEVOLO, Leonardo. “História da Cidade”. São Paulo: Perspectiva, 2001.

CHOAY, Françoise. “O urbanismo”. São Paulo: Perspectiva, 1998.

FERREIRA, Regina Fátima C. F. “Plano Diretor e Plano Estratégico da cidade do Rio de Janeiro: gestão democrática ou gestão estratégica?” Dissertação de Mestrado. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2000.

GRUPOQUATRO. “Memorial do projeto da capital do estado do Tocantins: Palmas/Plano Básico.” Goiânia, 1989 (Mimeog.).

HARVEY, David. “A condição pós-moderna”. São Paulo: Loyola, 1992.

LACAZE, Jean-Paul. “Os métodos do urbanismo”. Campinas: Papyrus, 1992.

LAMAS, José Garcia. “Morfologia urbana e desenho da cidade”. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007.

LYOTARD, Jean-François. “O pós-moderno explicado às crianças”. Lisboa: Dom Quixote, 1993.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PALMAS. “Caderno de Revisão do Plano Diretor”. Palmas: Instituto de Planejamento Urbano de Palmas, 2005. 36 p.

REVISTA PROJETO, n. 146, 1991.

REZENDE, Vera. "Planos e regulação urbanística: a dimensão normativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro". In: OLIVEIRA, Lucia Lippi (Org.). Cidade: história e desafios. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

SEGAWA, Hugo. "Palmas, cidade nova, ou apenas uma nova cidade?" Revista Projeto. São Paulo, n. 146, out. 1991.