



PALMAS: referências para uma cidade nova

PALMAS: referencias a una nueva ciudad

PALMAS: references to a new city

MAYARA DAYANNE SOUSA REZENDE (1); CHRISTINE RAMOS MAHLER (2)

1. Mestranda em Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em PROJETO e CIDADE, FAV-UFG.

Campus Samambaia, CEP: 74690-900, Goiânia – GO.
mayararezende.arq@gmail.com
<https://projetoecidade.fav.ufg.br/>

2. Doutora em Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em PROJETO e CIDADE, FAV-UFG.

Campus Samambaia, CEP: 74690-900, Goiânia – GO.
christinermahler@hotmail.com
<https://projetoecidade.fav.ufg.br/>



RESUMO

O presente trabalho pretende analisar o projeto urbano de Palmas, capital do estado do Tocantins e a mais nova das capitais brasileiras, que emergiu em menos de um ano em um território imaculado, entre 1989 e 1990, um período entre a permanência do modernismo e a absorção das posturas pós-modernas. A abordagem se dará a partir do discurso de seus autores (arquitetos e urbanistas) e responsáveis pelo escritório GRUPOQUATRO e das possíveis referências urbanísticas (morfológicas) que teriam influenciado a proposta. Palmas, enquanto cidade nova, atraiu pesquisadores para seu projeto urbanístico, que se assemelha, em vários aspectos, ao proposto por Le Corbusier para Chandigarh, na Índia, ou Brasília, de Lucio Costa. Desse modo, interessa saber como os autores se apropriaram da proposta específica de Chandigarh em sua concepção ou se se trata apenas de pressupostos modernos. Outros projetos, como Milton Keynes e o Plano de Doxiádis acrescentam elementos às análises da solução adotada. Assim, discursos e projetos se confrontam na busca de uma complementaridade acerca da história da arquitetura e do urbanismo de Palmas.

Palavras-chave: Palmas; GRUPOQUATRO; Arquitetura e Urbanismo; morfologia urbana

RESUMEN

El presente trabajo pretende analizar el proyecto urbano de Palmas, capital del estado de Tocantins y la más nueva de las capitales brasileñas, que emergió en menos de un año en un territorio inmaculado, entre 1989 y 1990, un período entre la permanencia del modernismo y la absorción de las posturas postmodernas. El enfoque se dará a partir del discurso de sus autores (arquitectos y urbanistas) y responsables de la oficina GRUPOQUATRO y de las posibles referencias urbanísticas (morfológicas) que habrían influenciado la propuesta. Palmas, como ciudad nueva, atrajo a investigadores para su proyecto urbanístico, que se asemeja, en varios aspectos, al propuesto por Le Corbusier para Chandigarh, en la India, ou Brasilia, de Lucio Costa. De ese modo, interesa saber cómo los autores se apropiaron de la propuesta específica de Chandigarh en su concepción o si se trata sólo de supuestos modernos. Otros proyectos, como Milton Keynes y el Plan de Doxiádis, acrescentan elementos a los análisis de la solución adoptada. Así, discursos y proyectos se enfrentan en la búsqueda de una complementariedad acerca de la historia de la arquitectura y del urbanismo de Palmas.

Palabras clave: Palmas; GRUPOQUATRO; Arquitectura y Urbanismo; morfología urbana

ABSTRACT

The present work intends to analyze the urban project of Palmas, capital of the state of Tocantins and the newest of the Brazilian capitals that emerged in less than a year in an immaculate territory between 1989 and 1990, a period between the modernism and the absorption of postmodern postures. The approach will be from the perspective of its authors (architects and town planners), idealizers of their plan and responsible for the office GRUPOQUATRO and of the possible urban (morphological) references that would have influenced the proposal. Palmas, as a new city, attracted researchers to its urban project, which resembles in several aspects the one proposed by Le Corbusier for Chandigarh, India or Brasilia, by Lucio Costa. In such a way, it is important to know how the authors appropriated the specific proposal of Chandigarh in its conception or if it is only a matter of modern presuppositions. Other projects, such as Milton Keynes and the Doxiádis Plan, add elements to the analysis of the adopted solution. Thus, discourses and projects are confronted in the search for a complementarity of the history of architecture and urbanism in Palmas.

Keywords: Palmas; GRUPOQUATRO; Architecture and Urban Planning; urban morphology



INTRODUÇÃO

Após a criação do estado do Tocantins pela Constituição de 1988, com o desmembramento do estado de Goiás, a cidade de Palmas foi fundada pelo Governador José Wilson Siqueira Campos que encarregou, mediante contrato, os integrantes do escritório GRUPOQUATRO – Luís Fernando Cruvinel Teixeira e Walfredo Antunes de Oliveira Filho – para a realização do projeto arquitetônico e urbanístico da nova capital.

O GRUPOQUATRO é um escritório de arquitetura e urbanismo criado em 1974 e consolidado na cidade de Goiânia, capital de Goiás até 2016. Essa sociedade foi composta pelos arquitetos Luiz Fernando Cruvinel Teixeira, Solimar Neiva Damasceno e Walmir Santos Aguiar, graduados pela Universidade de Brasília (UnB), e Walfredo Antunes de Oliveira Filho, formado pela Universidade Católica de Goiás (UCG, atual PUC-GO), e posteriormente recebeu outros associados, até sua dissolução em 2016. O grupo se destaca pela atuação, tanto na escala do edifício – com um número significativo de exemplares, principalmente institucionais – como na escala da cidade, culminando com o projeto de Palmas, capital do estado do Tocantins.

As formações dos membros da equipe trazem, em si, elementos importantes para a análise do projeto, uma vez que as cidades em que o enredo se constrói também foram experiências planejadas – Goiânia, na década de 1930, Brasília, na década de 1960 até Palmas, na década de 1990. A esse respeito vale ressaltar que a construção do repertório urbanístico do escritório foi especialmente forte na figura dos arquitetos e urbanistas Luiz Fernando Teixeira, que cursou em Londres, na década de 1960, duas pós-graduações na *Architectural Association School* – em Estudos Tropicais para Arquitetura e Meio-Ambiente, e Planejamento Urbano e Regional, e de Walfredo Antunes de Oliveira Filho, com mestrado em Planejamento Regional e Urbano na *London School of Economics and Political Science (LSE)*, no período de 1979 a 1980.



Logo, a atuação do GRUPOQUATRO na escala urbana refletia um conhecimento aprofundado internacionalmente, durante um período de grandes transformações culturais, políticas, tecnológicas e disciplinares que, naturalmente, conduziram às contribuições críticas em relação às práticas vigentes, trazendo inovações no campo da produção do projeto e das cidades. Apesar das possibilidades vivenciadas, sua aplicação no projeto de Palmas se concretizou em uma realidade dramaticamente local, com restrições de diversas ordens.

No período das referidas pós-graduações, Brasília, a experiência mais recente de produção de cidades, já recebia críticas quanto a vários aspectos, tais como: monumentalidade, segregação social decorrente da distribuição espacial, escala com ênfase no rodoviarismo, dentre outros. No entanto, esses elementos acabaram por persistir no conceito de Palmas, apesar do discurso dos autores quanto à sua aparente inovação.

Inevitável, também, é a comparação de Palmas com Chandigarh de Le Corbusier, na Índia, que já rendeu numerosos estudos. A observação de algumas referências menos divulgadas, como Milton Keynes, na Inglaterra e o plano o Plano Doxiades para o estado da Guanabara, complementam as análises do projeto de Palmas do ponto de vista histórico-morfológico, no âmbito da presente discussão.

REFERÊNCIAS PARA UMA NOVA CIDADE

Cidades novas são empreendimentos de grande complexidade, não se tratando de exercícios corriqueiros como meros objetos edilícios. Pensar uma cidade é um exercício que envolve decisões de difícil reversão, uma vez definidas, com grandes impactos naturais, econômicos e, principalmente, sociais. Recuperando o histórico brasileiro quanto ao planejamento de cidades, os exemplos anteriores permearam, senão



o imaginário, as formações de várias gerações de arquitetos e urbanistas e a vivência dos autores em questão:

A nova capital do Brasil não é experiência pioneira nessa vertente: Belo Horizonte, capital do Estado de Minas Gerais (1894) e Goiânia, capital do Estado do Goiás (1933) representaram esforços anteriores recentes para assinalar vontades políticas de afirmação territorial e de autoridade pública. Nenhum desses empreendimentos se isentam de uma preocupação de ocupar vazios humanos, do caráter de domínio territorial de regiões inexploradas, a imposição de vetores de desenvolvimento urbano ou rural. Mais recentemente, Palmas, capital do novo Estado de Tocantins (1990) dá sequência à invenção de capitais. (SEGAWA, 2010, p. 176)

Para TREVISAN (2009), a cidade de Palmas foi idealizada tendo por base conceitos urbanísticos presentes nas capitais antecessoras planejadas – Goiânia e Brasília. A proposta de Goiânia, fruto do urbanismo científico, foi herdeira de várias referências anteriores, como Versailles, na França e Karlsruhe, na Alemanha (MANSO, 2001). Segundo DAHER (2003), para Atílio Corrêa Lima¹, Goiânia como nova capital de Goiás, deveria exercer duas funções: “uma de caráter econômico e social”, por situar-se na “zona mais desenvolvida do Estado” e “outra, político-administrativa”. Para o urbanista, Goiânia não deveria só exercer o seu papel de capital, mas além disso servir de exemplo a toda região enquanto modelo de urbanismo “moderno”.

[...] o desenho proposto por Atílio para Goiânia apresenta uma discussão sobre a paisagem, distinta da concepção existente no passado. Entretanto, pode-se observar que o desenho deriva de impressões do passado, e a paisagem coletiva moderna se inspira nos jardins e parques históricos e em formas que foram criadas por motivos sociais completamente distintos. Jellicoe e Geoffrey (1995) afirmam que a evolução da paisagem moderna se iniciou com um intercâmbio universal de ideias, que elevou as artes da paisagem do nível do desenho local e doméstico para o conceito moderno de planificação global. (MANSO, 2001, p. 101)

¹ Em 1920 ingressou no curso superior, com 19 anos de idade, em 1925 formou-se como engenheiro-arquiteto na Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro. Em 1927, mudou-se para França e lá permaneceu por quatro anos como estudante no Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris, uma das principais escolas de urbanismo do mundo, criada em 1924. O corpo docente deste Instituto reunia alguns dos mais destacados arquitetos-urbanistas da França, entre eles Alfred Agache, Leon Jaussely, Henri Prost e Jacques Gréber (MANSO, 2001).

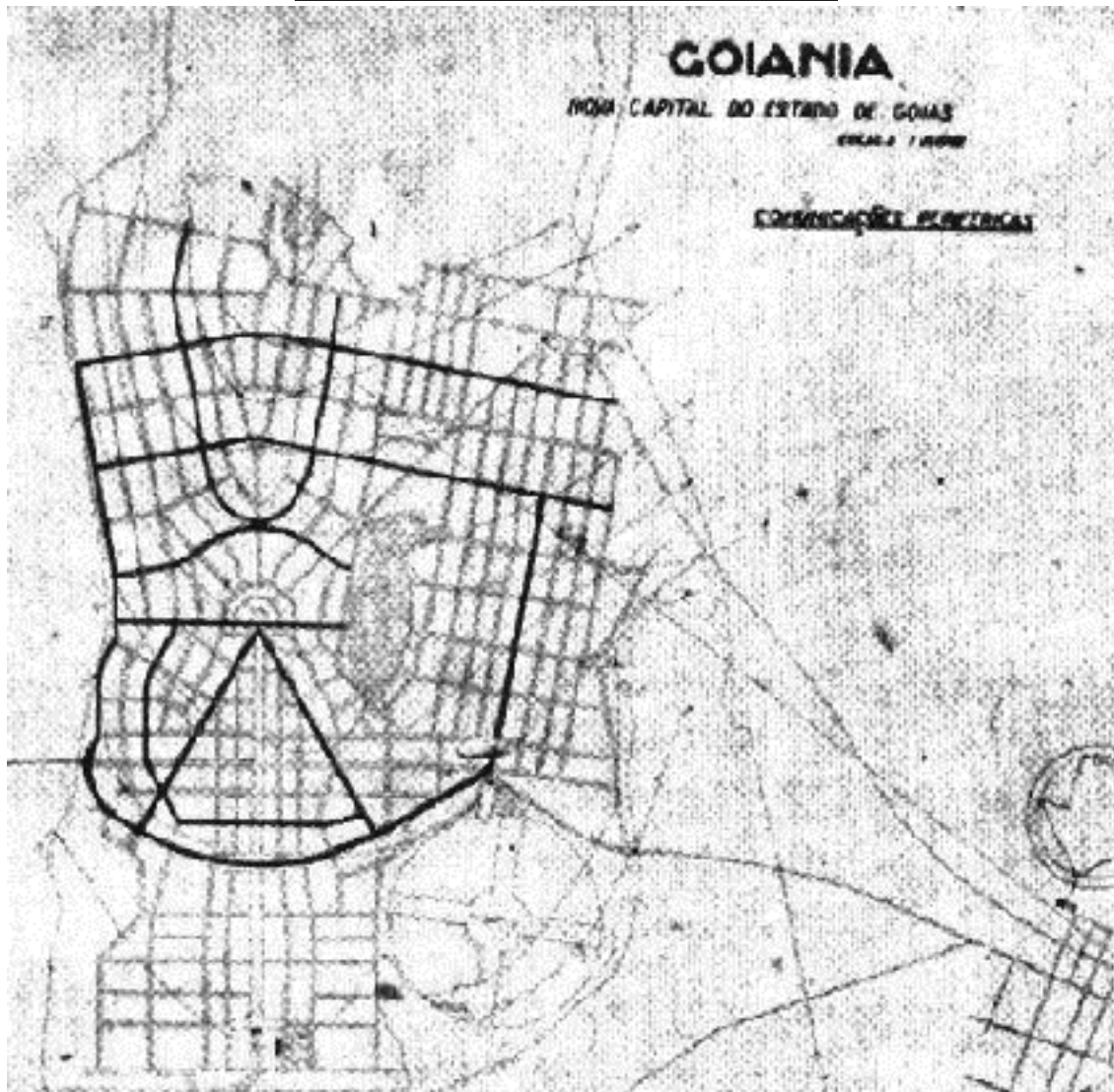


Figura 1 – Traçado inicial de Goiânia, elaborado por Atílio Corrêa Lima no período de 1933 a 1935.
Fonte: MANSO, 2001.

Já o projeto de Brasília carrega, segundo HOLANDA (2002), “antecedentes que vão muito mais fundo na história do que estamos acostumados a pensar”. Para o autor, a cidade apresenta alguns parentescos com outras culturas, anteriores ao modernismo do Plano Piloto, apesar do tão propagado discurso de originalidade. Comparado às outras propostas do concurso para a sua realização, o plano de Lucio Costa foi considerado o mais adequado a uma “capital administrativa”, apesar das consequências decorrentes desse conceito. Segundo HOLANDA (2018), em seus atributos formais de cidade, é relativamente muito mais urbana em seu conjunto do que Chandigarh, Milton Keynes, ou os subúrbios americanos. Para o autor, Brasília

Em primeiro lugar, a cidade é claramente dividida em duas partes fundamentais, estruturadas por dois eixos de composição que se cruzam em ângulo reto: o Eixo Monumental e o Eixo Rodoviário, respectivamente e exclusivamente ocupados pelos edifícios governamentais, por um lado, e pelas habitações, com seus equipamentos complementares, por outro. Em segundo lugar, o espaço monumental por excelência - a Esplanada dos Ministérios e a Praça dos Três Poderes deveria ser radicalmente separado do seu entorno, pelo posicionamento de seus edifícios sobre dois terraços, construídos em dois diferentes níveis sobre a campina circundante, e arrimados em toda a sua volta. [...] A questão é que Lucio Costa, implicitamente, sugere que esta é uma estratégia natural, ou pelo menos a melhor, do seu ponto de vista, para se obter a monumentalidade desejada. Isto está longe de ser verdadeiro, se nós considerarmos atentamente a história dos assentamentos humanos. Antes, esta é apenas uma maneira particular de se obter monumentalidade, muito similar à maneira utilizada, por exemplo, no assentamento pré-colombiano de Teotihuacán, no atual território mexicano. (HOLANDA, 2018, p. 27-28)

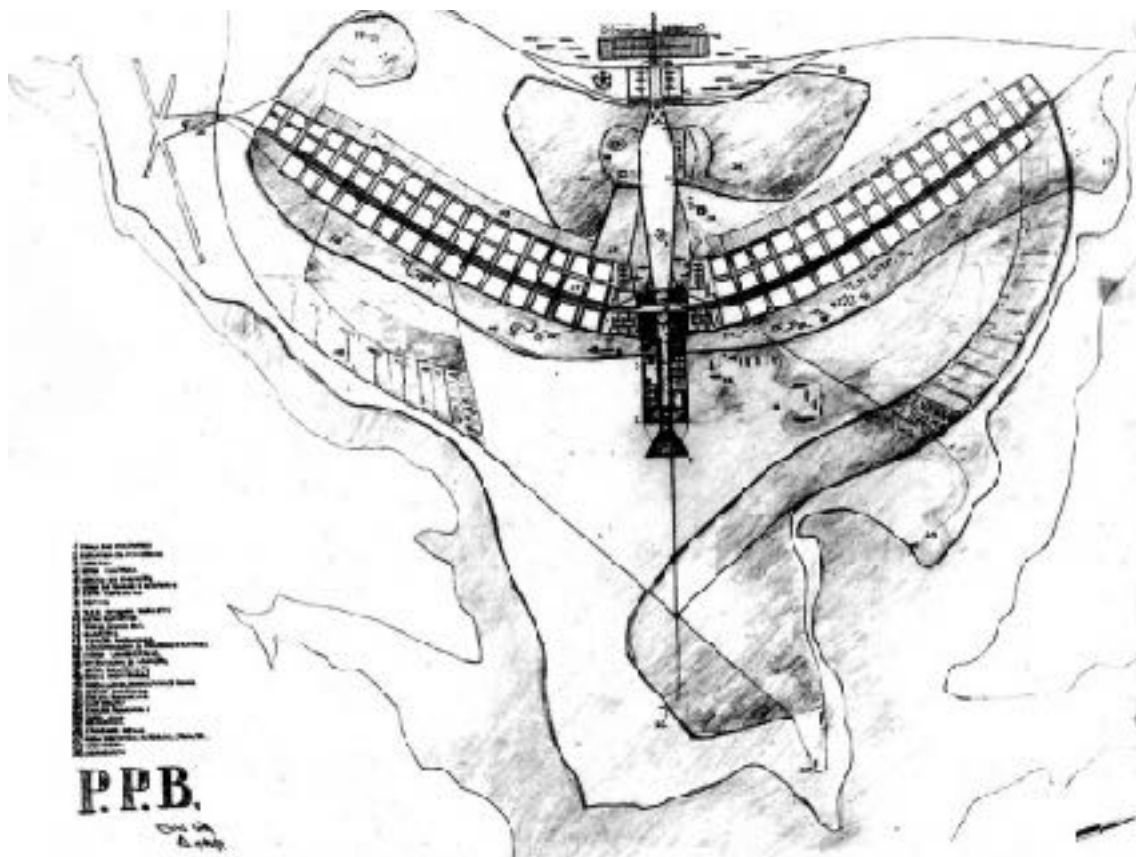


Figura 2 – Plano Piloto de Brasília, desenho apresentado no concurso por Lucio Costa.
Fonte: Vitruvius².

² Disponível em: < <http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.125/3629>>. Acesso em: 18 de Jun. de 2018.



A relação de Brasília com Palmas é reconhecida no discurso de seus autores, como uma referência parcialmente aceita. Segundo TREVISAN (2009), a capital do Tocantins surge com uma proposta inovadora, de ser a capital ambiental do século XXI e para isso, o GRUPOQUATRO buscou o mínimo de impacto ambiental com a implantação do plano sobre o sítio selecionado, adequando o traçado aos recursos naturais existentes e tirando partido destes para criar uma cidade ecologicamente correta. Ademais, em depoimento, o urbanista Hugo Segawa retrata como a cidade de Palmas foi planejada: “[...] uma cidade agradável para se morar e trabalhar, com uma estrutura viável do ponto de vista ambiental, econômico e social que permitisse a seus habitantes, em todas as classes sociais, acesso à moradia e ao trabalho” (SEGAWA, 1991 *apud* TREVISAN, 2009, p. 204).

Ao contrário de Brasília enquanto “uma cidade para o automóvel”, Palmas seria a cidade para o pedestre. A escala a ser priorizada na nova capital seria a do pedestre, sendo particularmente trabalhada no interior de superquadras de 700 por 700 metros cada e nos dois centros comerciais. Já a outra escala seria mais dinâmica, presente nas avenidas, no centro cívico e nos parques lineares. Muitos aspectos do projeto de Palmas revelam relações com soluções morfológicas pré-existentes (HOLANDA, 2002), ou até mesmo pretensos ensaios pós-modernos, como veremos a propósito de suas outras filiações.

Como já reiteradamente observado, o partido urbanístico de Palmas se assemelha ao de Le Corbusier para a cidade de Chandigarh, na Índia (1947): uma retícula de vias e quadras superpostas a elementos naturais de fundos de vale e jardins urbanos. Diferente de Palmas, a cidade corbusiana foi planejada para 150 mil habitantes, com previsão de crescimento para até 500 mil, dos quais um terço seria de empregados de órgãos públicos. Este dimensionamento se deveu às necessidades e demandas próprias da época. No cenário de “[...] 1950, Le Corbusier entra em contato com governo indiano e

recebe o encargo de superintendente da construção de Chandigarh, nova capital do Punjab, em substituição a Lahore, que ficou em território paquistanês” (BENEVOLO, 2016, p. 720).

Junto com ele, são contratados os ingleses Maxwell-Fry e Jane Drew e Pierre Jeanneret, primo e antigo *partner* de Le de Corbusier. Os quatro encontram-se reunidos no local em fevereiro de 1951 e em apenas seis semanas traçam o plano urbanístico de modo que os trabalhos viários possam ser começados no verão seguinte. (BENEVOLO, 2016, p. 720)

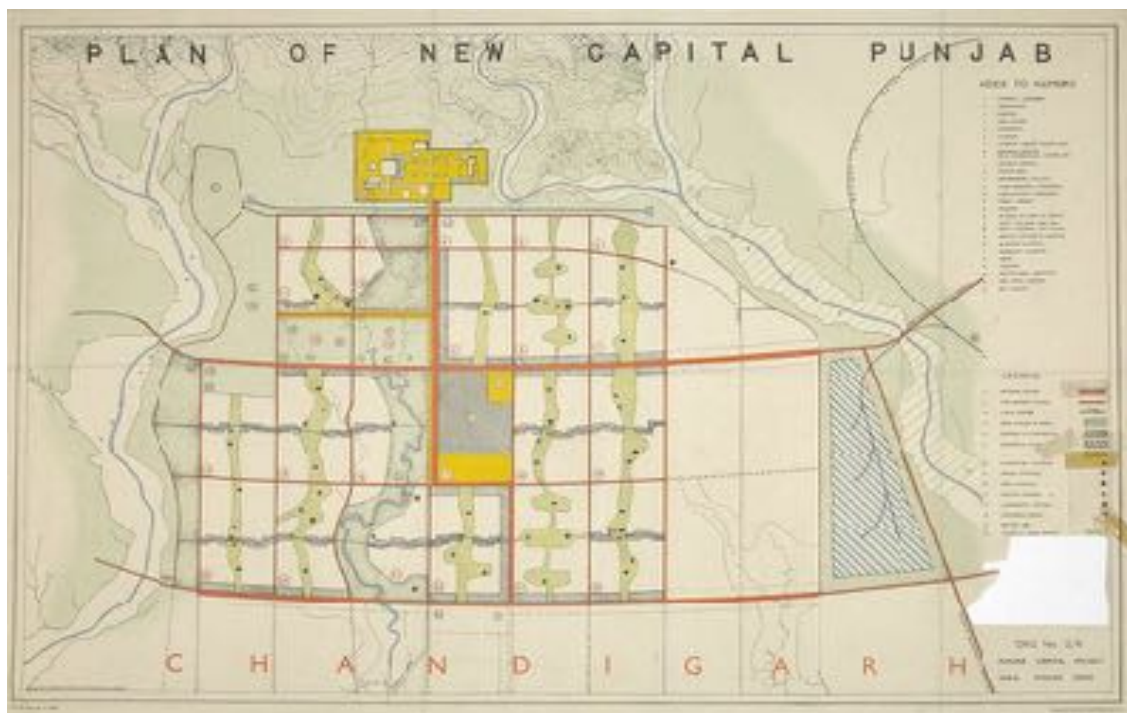


Figura 3 – Projeto urbano da cidade de Chandigarh - Índia (1950 – 1965), Le Corbusier.
Fonte: Fondation Le Corbusier³.

A execução de Palmas contou com apenas 2 meses e, por ser um empreendimento extenso, pode-se considerar o êxito pelo seu planejamento total, ainda que os contextos sociais, políticos e econômicos não tenham concedido o fôlego para ocupação integral do plano. A proposta foi desenvolvida para atender a 2 milhões de habitantes, com densidade de 300 habitantes por hectare, embora segundo o IBGE a população estimada para 2017 era de 286.787 mil moradores. Talvez, devido ao pouco tempo de reflexão, os

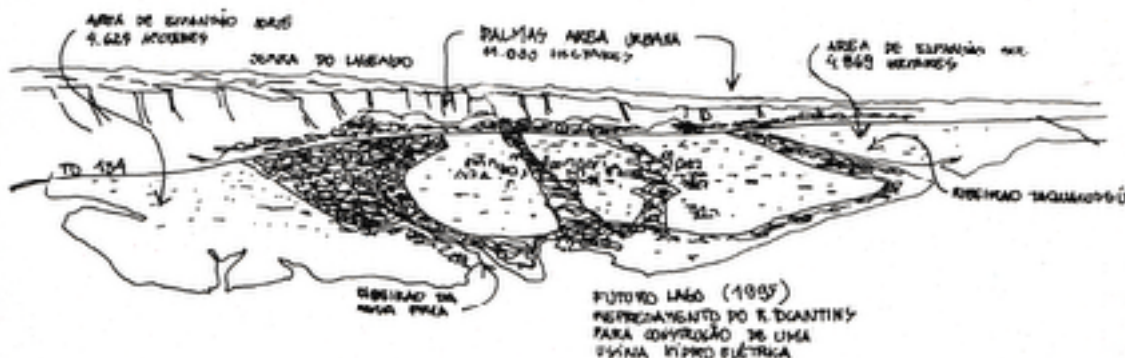
³ Disponível em: <encurtador.net/vAHIW>. Acesso em 22 de Mai. de 2017.



arquitetos tenham adotado tão literalmente os mesmos princípios da cidade corbusiana: a superposição de uma malha regular com os fundos de vale, e a posição axial do centro administrativo como geratriz da hierarquia viária, como pode ser observado em publicações que comparam os dois exemplos.

No que tange às definições da Carta de Atenas e de Le Corbusier para o projeto de novas cidades a partir da década de 1920, podemos identificar permanências, bem como algumas ideias em que não é possível identificar uma correspondência integral dos objetivos modernistas. [...] Nos objetivos do projeto, entendido como o resultado de cidade a ser obtido através da utilização de tais soluções de desenho e diretrizes de planejamento, percebemos que a “consciência social” em Palmas acaba por sintetizar toda a preocupação modernista exacerbada com a relação entre o público e o privado na cidade. A integração com a natureza até poderia ser mencionada, no entanto, em Palmas, esta é buscada por intermédio de um traçado “simples” e “lógico”, e a relação da natureza com a cidade dos CIAMs é muito mais preservacionista, da natureza com algo intacto. (VELASQUES, 2010, p. 201)

Segundo REIS (2011) o planejamento urbano de Palmas adotou os princípios do urbanismo modernista do século XX, mesmo que de modo “inercial”, ou mesmo tardio. “Os postulados dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM’s), sobretudo aqueles advindos da Carta de Atenas foram inspiração para o traçado dessa nova cidade, além de corresponder à ruptura com o traçado da cidade antiga” (REIS, 2011, p. 81).





Figuras 4 e 5 – Croqui de planejamento das áreas de Palmas - Tocantins (1988), GRUPOQUATRO.
Fonte: SEGAWA, 1990-1991.

Como analisar o projeto de Palmas, do ponto de vista histórico-morfológico, sem considerar que já em seu nascimento deveria ter superado o modernismo *stricto-sensu*? Como já mencionado, a adoção dos eixos principais perpendiculares remete a inúmeros planos urbanísticos anteriores, não somente o de Chandigarh ou Brasília, casos típicos do urbanismo modernista do século XX. Tendo por base apenas esses exemplos, Palmas estaria conceitualmente ultrapassada ainda no momento de sua concepção.

Segundo TEIXEIRA (2018), Chandigarh, de Le Corbusier não foi referência para a proposta do projeto da cidade de Palmas. O autor considera mais forte a influência da capital federal, onde residiu durante seu período de faculdade, na Universidade de Brasília (UnB). Em entrevista, o urbanista também relatou a influência da cidade de Milton Keynes, na Inglaterra, sobre a qual participou de várias discussões, durante sua especialização na *Architectural Association* (AA School) e o desenho da malha estruturante do Plano de Doxiádis para o estado do Rio de Janeiro.

Para VELASQUES “- a partir de 1960, as *new towns* incorporaram o modelo progressista, intensificando o uso do transporte individual e adotando uma estrutura, cujo exemplo mais emblemático é a cidade de Milton Keynes” (VELASQUES, 2010, p. 158). Milton Keynes, na Inglaterra (1967), foi projetada pelo arquiteto Fred Bernard Pooley através de suas propostas futuristas de monotrilho para uma nova cidade, que eventualmente se tornou Milton Keynes. A sua criação é a conquista mais significativa

do conjunto de cidades e vilas recentemente planejadas ou re-planejadas que se espalharam pela Grã-Bretanha a partir dos anos 1940 em diante do pós-guerra.

Pela terceira fase do Programa das Novas Cidades inglesas, no final da década de 1960, a cidade de Milton Keynes é considerada o exemplo mais bem-sucedido, adotando um traçado em “tabuleiro de xadrez”, não totalmente regular por ocasião das adaptações do sítio, formando uma malha de quadras de 1 por 1 Km aproximadamente, distância esta determinada a partir de cálculos de eficiência na racionalização e distribuição de infraestruturas, equipamentos e densidades. (VELASQUES, 2010, p. 158-159)

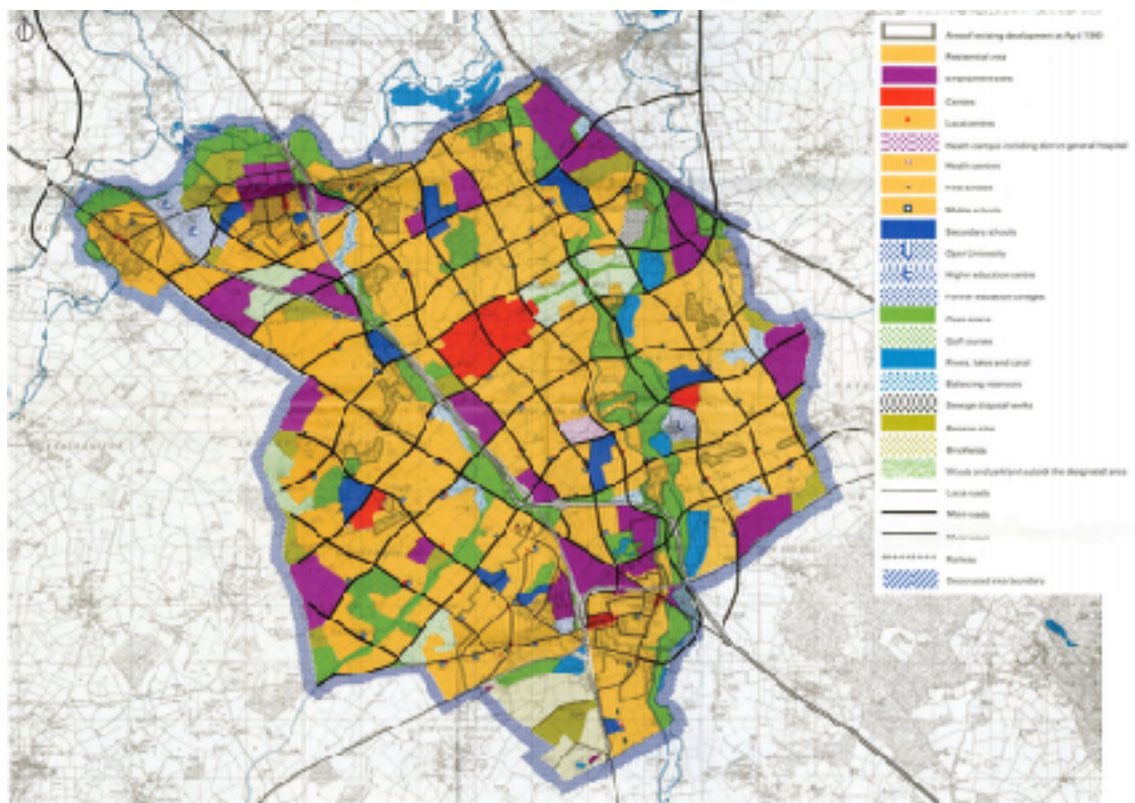


Figura 6 – Milton Keynes, o plano de 1970.
 Fonte: Milton Keynes⁴ – Alan Baxter, 2017.

A malha predominantemente quadrangular de Milton Keynes está claramente disposta em seu território, apesar das variações curvas, sem manter a rigidez ortogonal absoluta, que caracterizaria a mera aplicação de um *grid*. Ao contrário, permite-se desvios e

⁴ Disponível em: <[https://www.milton-keynes.gov.uk/assets/attach/46474/Statement of Significance.pdf](https://www.milton-keynes.gov.uk/assets/attach/46474/Statement%20of%20Significance.pdf)>. Acesso em 17 de Jun. de 2018.



acomodações específicas na trama, que define as quadras com uma homogeneidade relativa. Esse aspecto traz a imagem de uma referência atualizada, em função de especificidades topológicas. A percepção da importância do lugar enquanto definidor do plano, provavelmente, foi realçada, para justificar sua solução proposta, apesar das críticas do ponto de vista da sua pouca identidade e monotonia enquanto espaço produzido em uma retórica funcionalista, de mero agrupamento de estruturas físicas neutras (LEFEBVRE, 2006). Adicionando-se aos ingredientes a inexistência de uma centralidade clara e a presença de barreiras físicas das vias de alta velocidade.

Segundo VELASQUES e MACHADO (2015), a experiência de Milton Keynes, confere a Palmas uma pretensa contemporaneidade e legitimação ao apoiar-se sobre um modelo internacional, embora a extinção do programa originado nas políticas governamentais de planejamento regional e metropolitano na Inglaterra, ao final da década de 1970, terminou por dificultar estudos comparativos mais detalhados entre as duas experiências.

Outro plano que teria influenciado Luiz Fernando Teixeira seria o Plano Doxiádis, segundo REZENDE (2014), foi o projeto de autoria do grego Constantínos Apóstolos Doxiádis para o Estado da Guanabara, que abarcava unicamente a cidade do Rio de Janeiro e desenvolvido nos anos de 1964 a 1965. Sua finalidade era a elaboração de um Plano Diretor e um Plano de Desenvolvimento Urbano para o estado da Guanabara, tendo sido entregue no final do Governo de Carlos de Lacerda, ora contratado pela Comissão Executiva para o Desenvolvimento Urbano (CEDUG).

O Plano para o Desenvolvimento Urbano da Guanabara, desenvolvido em 1965 pela Comissão Executiva para o Desenvolvimento Urbano (CEDUG) – Doxiádis Associates, Consultants and Ekistics – Plano Doxiádis – apresentava ligações viárias entre diversas regiões, sem a necessidade de transitar pelo centro da cidade, com projeção do volume de tráfego até o ano de 2000, para todo o Estado do Rio de Janeiro, enfatizando, no tocante à Guanabara, a topografia local, que obriga as principais artérias urbanas a se espremerem entre o mar e a montanha. (GOMES, 2014, p. 40)



Figura 7 – Plano de Doxiadis - Estado da Guanabara, Comunidades e vias.

Fonte: Doxiadis Associates, 1965 *apud* REZENDE, 2014.

Analogamente ao projeto de Milton Keynes, Doxiadis estende a malha regular que é, também em função da topografia e acidentes naturais, adaptada e curvada. Nela, percebe-se ainda a superposição de uma trama que caracteriza a hierarquia do traçado de vias principais, destacadas pela sua proporção e sua função no desenho urbano, diferentemente da solução de Milton Keynes.

Palmas é delimitada por uma via periférica (Avenida Parque) e a rodovia TO 134, inserida entre a Serra do Lajeado (zona rural) e o lago artificial. A malha ortogonal recebe variações controladas nas dimensões e apresenta mais regularidade no sentido longitudinal do que no transversal. O eixo principal encontra-se destacado, ocupando a proporção de uma quadra de largura da malha xadrez. Apesar das previsões, nem os jardins urbanos que entremeiam o tecido urbano, nem o eixo com grandes canteiros atuam positivamente em sua urbanidade. Apenas o discurso do *slogan* do empreendimento contemplou o pedestre.



Figura 8 – Projeto urbano da cidade Palmas - Tocantins (1988), GRUPOQUATRO.
Fonte: Fernando Teixeira Arquitetos Associados.

O resultado morfológico do plano de Palmas apresenta um hibridismo de elementos que foram utilizados nas referências de Chandigarh, Brasília, Milton Keynes e Doxiádis: o eixo monumental e cruzamentos ortogonais de Brasília e Chandigarh; a liberdade do traçado com algumas variações de Milton Keynes e Doxiádis; a sobreposição de retículas e o emolduramento pelos elementos naturais no plano de Doxiádis.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Cidades novas surgem por diversas razões, no caso de Palmas, encaixa-se na vertente política (TREVISAN, 2009). Do ponto de vista pragmático, cidades buscam resolver sua morfologia urbana, principalmente em função da circulação e de elementos simbólicos e instrumentais que, somados, ajudam a compor as peças do jogo.

O plano ortogonal de Chandigarh adota a sobreposição de *layers* como modo de garantir a legibilidade e orientabilidade com hierarquias de vias, definindo a escala do pedestre,



em contraposição aos eixos contínuos de Brasília, que isolam os dois segmentos das asas norte e sul, por uma barreira física concebida para alta velocidade.

A crise do modernismo e suas críticas decorrentes foram vivenciadas por Luiz Fernando Cruvinel Teixeira na AA School e Walfredo Antunes de Oliveira Filho na LSE, em meio às discussões mais atualizadas sobre urbanismo, que possibilitaram sua compreensão da importância do lugar e de suas restrições, do ponto de vista da topografia, dos acidentes naturais que poderiam contribuir com a viabilidade da execução do projeto e, principalmente, agregar valor à futura cidade, pela presença da natureza na construção de uma qualidade ambiental. Essa decisão se aproxima do paradigma teórico denominado “regionalismo crítico”, de Kenneth Frampton (1997), que infere sobre a realidade local na qualidade do projeto, exemplificados na aplicação das malhas de Milton Keynes e Doxiádis.

Brasília é portadora de várias escalas, como a monumental, residencial, urbana e gregária (GOROVITZ, 1985) e a “escala política”, complementada por (HOLANDA, 2018). Desse modo, para reforçar o aporte simbólico de uma capital federal planejada no bojo da modernidade, os eixos monumental e rodoviário protagonizam uma centralidade específica, cujo cruzamento estrutura e articula a composição. Palmas não escapou à solução do cruzamento de eixos no desenho urbano.



Referências

- BENEVOLO, Leonardo. **História da arquitetura moderna**. São Paulo: Perspectiva, 2016.
- DAHER, Tânia. **Goiânia, uma utopia européia**. Goiânia: Instituto Centro-Brasileiro de Cultura, 2003.
- Fernando Teixeira Arquitetos Associados**. Disponível em: <<https://fernandoteixeira.arq.br/>>. Acesso em: 15 mai. 2018.
- FRAMPTON, Kenneth. **História crítica da arquitetura moderna**. Tradução: Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- GOMES, Márcia de Menezes de Assis. **Planejamento da rede de Metro do Rio de Janeiro: linha Uruguai – Gávea/Jóquei**. 2014. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana e Ambiental) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.
- GOROVITZ, Matheus. **Brasília – Uma questão de escala**. São Paulo: Projeto Editores Associados Ltda., 1985.
- HOLANDA, Frederico. **O espaço de exceção** [recurso eletrônico]. Brasília: FRBH, 2018.
- LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução: Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: LA PRODUCTION DE L'ESPACE. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão, 2006.
- MANSO, Celina F. A. **Goiânia – Uma concepção urbana, moderna e contemporânea – Certo Olhar**. Goiânia: Edição do Autor, 2001.
- REIS, Patrícia Orfila Barros dos. **Modernidades tardias no cerrado: discursos e práticas na história de Palmas - to (1990-2010)**. 2011. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.
- REZENDE, Vera Lucia Ferreira Motta. **O planejamento de cidades nos anos 60: uma reflexão a partir do Plano Doxiadis para o Estado da Guanabara**. São Paulo, III ENANPARQ, 2014.
- SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.
- SEGAWA, Hugo. Palmas, cidade nova ou apenas uma nova cidade? **Revista Projeto**, São Paulo, n. 146, p. 94-109, 1990-1991.
- TEIXEIRA, Luiz Fernando Cruvinel. Entrevista concedida a Mayara Dayanne Sousa Rezende. Goiânia, 4 jun. 2018. [A entrevista encontra-se em fase de transcrição, constando aqui apenas trechos e será anexada na dissertação de mestrado da discente Mayara Dayanne Sousa Rezende].
- TREVISAN, Ricardo. **Cidades Novas**. 2009. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Brasília, 2009.
- VELASQUES, Ana Beatriz Araujo. **A concepção de Palmas (1989) e sua condição moderna**. 2010. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.



VELASQUES, Ana Beatriz Araújo; MACHADO, Ramos Machado. Sobre o projeto de Palmas: a importância da construção de uma reflexão crítica. In: REIS, Patrícia Orfila Barros dos (Org.). **Palmas: um projeto e múltiplos olhares**. Palmas: Editora da UFT, 2015, p. 63-79.