ISSN: 1984-8781 - Anais XVIII ENANPUR 2019. Código verificador: **IRCyKOpUMi5Z** verificar autenticidade em: http://anpur.org.br/xviiienanpur/anais

FRAGMENTOS E ASPECTOS DISPERSOS: Interpretando Palmas (TO) a partir de Henri Lefebvre

Autores:
Roberto de Almeida Bottura - UFT - Universidade Federal do Tocantins - roberto.bottura@uft.edu.br

Resumo:

No presente trabalho busca-se uma interpretação de uma cidade nova, Palmas (TO), a partir da crítica da vida cotidiana de Henri Lefebvre. Parte-se da hipótese de que uma cidade projetada como Palmas contém em si por meio do desenho (abstração), discurso (ideologia) e da ação do Estado (materialização do espaço) os elementos necessários para um projeto totalitário de anulação da vida cotidiana.

FRAGMENTOS E ASPECTOS DISPERSOS: Interpretando Palmas (TO) a partir de Henri Lefebvre

INTRODUÇÃO

> "Essa cidade é apropriada para os que a habitam; as pessoas (...) modelaram seu espaço e são talhadas por ele. O homem inseguro que parece vagar pela Cidade recolhe fragmentos e aspectos dispersos dessa dupla adequação". (LEFEBVRE, 1991 p. 9)

O fenômeno de criação de uma cidade nova é algo que não pode passar despercebido. Os agentes políticos, econômicos, culturais e sociais que incidem para que uma abstração projetual se materialize sob uma forma específica, um querer determinado e uma vontade coletiva são de uma grandeza que abre muitas frentes de análise. Ao passo que o novo permite (ou deveria permitir) algumas soluções prévias para se evitar certas agruras típicas das cidades capitalistas, revelam-se alguns contrastes latentes já presentes em cidades históricas, cuja miríade de fenômenos sobrepõe-se às camadas do tempo exigindo resgates mais complexos e profundos para sua compreensão. No caso de cidades novas - tal qual um laboratório onde os reagentes estão mais nítidos para sua interpretação - a leitura que se pode obter da realização da experiência do urbano, das contradições e das interações entre os elementos, mostra-se mais perceptível.

Pensar a cidade é o grande desafio do século XXI e atualmente percebe-se o crescente interesse no pensamento do filósofo francês Henri Lefebvre, nesta tarefa tão necessária e emergencial colocada na pauta das prioridades das mais diversas ciências parcelares. Ao oferecer noções, métodos e olhares, a dialética de Lefebvre permite uma crítica do real pensando a dimensão do urbano como a grande problemática e a grande possibilidade de transformação da crise existente. Esta crise não é apenas de produção ou de excedente, é uma crise urbana, cujo conflito atravessa o social, o cultural, o econômico e o artístico. Diante de tal panorama, sempre com "isto" e "aquilo" ao mesmo tempo, nos permitimos nos apropriarmos de alguns horizontes de análise que emergem da obra do autor, realizando uma operação de natureza transdutiva, ou seja, para enxergar as possibilidades de transformação contidas no presente, faz-se necessário identificar as contradições históricas que este carrega cuja superação pode implicar na mudança do rumo da atual sociedade urbana.

No presente trabalho busca-se uma interpretação de uma cidade nova, Palmas (TO), a partir da crítica da vida cotidiana de Lefebvre. Tal crítica está colocada pelo autor ao longo de toda sua obra, que abre frente às possibilidades que o método dialético de Marx oferece

para entender as relações no século XX, que já não podem mais ser pensadas apenas a partir das relações de produção da/na fábrica, e sim, a partir das relações da urbanização/produção do espaço. Soma-se a estes argumentos, a hipótese de que uma cidade projetada como Palmas contém em si por meio do desenho (abstração), discurso (ideologia) e da ação do Estado (materialização do espaço) os elementos necessários para um projeto totalitário de anulação da vida cotidiana.

O que significa a anulação do cotidiano, pensando a partir da prospectiva de Lefebvre? Significa a anulação das possibilidades de transformação social. Significa a reprodução de mecanismos que perpetuam práticas do sistema político vigente alinhado ao espectro de uma nova racionalidade, competitiva e fragmentária. Significa impossibilitar interações e trocas não mercantis. Significa a intolerância a pessoas de diferentes grupos sociais, ao enfraquecimento das lutas pelo espaço urbano, à consolidação de enclaves fortificados que não deixa visível os extremos. Para estes significantes, é preciso uma morfologia urbana que condiciona/descondiciona certas práticas e táticas na morfologia social existente. E numa cidade assim, resta apenas uma nova (velha) alienação, cuja separação de nós mesmos de quem podemos ser como seres humanos, nos insiste em nos converter em peças genéricas numa engrenagem (neo)capitalista, numa sociedade dita burocrática de consumo dirigido. Este fenômeno reforça "esse jogo complexo de repressão e de escapatórias, de opressões e de apropriações" que "preenche a história da vida cotidiana que apenas esboçamos" (LEFEBVRE, 1991, p. 156).

Para comprovar tal hipótese, busca-se examinar algumas contradições entre projeto urbano, vida cotidiana e urbanidade, lançando luz em fragmentos e aspectos dispersos de Palmas (TO), nascida de um confuso discurso idílico de paz, harmonia e ecologia, totalmente destoantes do que realmente uma abstração projetual tem a capacidade de induzir, revelando enfim, sua alma perversa de reprodução da pobreza, manutenção do poder e produção de abismos sociais reforçados pela própria espacialidade racionalmente pensada e materializada.

VIDA COTIDIANA

Henri Lefebvre afirma que o estudo da vida cotidiana "mostra o lugar dos conflitos entre o racional e o irracional na nossa sociedade e na nossa época" determinando assim "o lugar em que se formulam os problemas concretos da produção em sentido amplo" (1991, p. 30). O cotidiano, conjunto do insignificante, é a vida de todo dia e se compõe de repetições, do movimento mecânico do trabalho, do relógio, do cálculo, num embate simbiótico de onde emerge o tempo cíclico do corpo e da natureza. O tempo, tomado pela programação, contém nele todas as possibilidades de mudança, podendo eruptir o não-cotidiano. Dessa forma, "a crítica da vida cotidiana implica, pois, concepções a apreciações em escala do conjunto social" (*ibid*, p. 34) de modo que ela se apresenta como uma variável estratégica de conhecimento e ação, já que a coexistência das chances de renovação se revelam pelo olhar dos fragmentos e dos aspectos dispersos do tempo na vida cotidiana.

A problematização toma corpo quando a modernidade, ou seja, o "conjunto de signos pelos quais essa sociedade se significa, se justifica, e que faz parte da sua ideologia"

(*ibid,* p. 30), manifesta-se no espaço, no tempo e no desejo, dominando o cotidiano pelo consumo e paulatinamente eliminando qualquer chance ao acaso. A apropriação que a modernidade faz do cotidiano, converte-o de sujeito à objeto, passando a controlar o emprego do tempo, como o tempo obrigatório (do trabalho profissional), o tempo livre (do lazer) e o tempo imposto (as formalidades e os deslocamentos). As cenas que ilustram bem essa noção que Lefebvre coloca são as do filme "O Show de Truman" (1998) onde o protagonista, tendo sua vida cotidiana – sem que o saiba - rigidamente orquestrada por ações previamente dirigidas por um programa de televisão, passa a desconfiar do mundo alienado que habita ao esboçar comportamentos imprevisíveis. Truman aceitava a realidade que lhe era imposta, mas de repente, ao mudar a rota diária de seu percurso de carro, gritar, enfrentar seus medos e de repente se lançar em alto mar a velejar num dia qualquer, lhe garantem no final do filme o direito de se conectar com o real e desconstruir seu próprio conceito de vida formado até então. Esta possibilidade apenas lhe foi dada porque percebeu a cotidianidade na sua existência e esta estando inscrita na sua vida cotidiana monótona e repetitiva, fez por meio de ações espontâneas emergir o não-cotidiano (a surpresa, o atrito, a possibilidade de mudança).

O consumo aliado à tecnologia, ao determinar uma prática (econômica, psíquica, sociológica, etc.), impõe sua lei ao cotidiano e contribui para consolidá-lo, moldando-o e planificando-o. A ideologia da mercadoria passa a inundar cada minuto de nossa existência, compondo uma espiral que atravessa todo o nosso tempo, institucionalizando-se, publicizando-se, e mascarando-se sutilmente por entre nossas ações. A cidade converte-se na moldura desta nova sociedade, reduzida a um valor de troca, feita adorno e não mais mediação, alcançando um estranho nível de realidade social. Neste horizonte, Lefebvre escreve que o capitalismo se torna uma "nova certa" organização global, passando a organizar o cotidiano. A partir de 1960, esclarece, "o cotidiano não é mais abandonado, o desapropriado, o lugar-comum das atividades especializadas, o lugar neutro" (*ibid*, p. 68) já que a estratégia passa a ser "agir sobre o consumo e por meio do consumo, ou seja, de organizar e de estruturar a vida cotidiana" (*ibid* p. 69). Assim, o autor descreve que "os fragmentos da vida cotidiana se recortam, se separam em seu próprio terreno e se acomodam como as peças de um quebra-cabeça" (*ibid* p. 69), cada um deles pressupondo uma organização e uma instituição, explorando de maneira racional, o trabalho, a vida familiar e a vida privada, os lazeres e toda e qualquer organização social, comercial e cultural.

No estudo que realiza, Lefebvre (1991) destaca que o lugar onde isto se torna mais nítido de percepção é o fenômeno de uma cidade nova, deixando legível (para quem consegue ler) essa administração do cotidiano, cujo estrito controle dos tempos generalizam a condição genérica e oprimida de seus habitantes. Tal fato, que merece ser desvendando e compreendido, leva a crer que por uma perspectiva da crítica do cotidiano, o ato de criação de uma cidade nova passa a ser muito bem articulado com o intuito de exercer uma dominância do tempo na cotidianidade, prevalecendo os obscuros interesses do capital e das grandes elites que tendem a se associar a qualquer forma de vida ou cultura em sua sede de poder.

Para Lefebvre (1991, 2002, 2016), o urbanismo é uma tentativa de reconstituir uma espécie de unidade perdida da cidade. Essa cidade histórica se vê suplantada pela empresa

que pouco a pouco quer invadir a prática social, propondo a sociedade inteira sua racionalidade como modelo de organização e gestão, passando a considerar "a função social da empresa" (*ibid,* p. 75). Este pensamento passa pela cidade maquinista de Le Corbusier e vai de encontro aos filósofos Dardot e Laval (2013), que afirmam o neoliberalismo ser a nova racionalidade humana, passando toda a sociedade a se moldar, mensurar e se relacionar pelos valores hegemônicos empresariais da competitividade. No caso de uma cidade nova, o planejamento urbano, que pode ser instrumento de gestão mas também de controle e dominação, se associa a cotidianidade controlando o tempo e condicionando práticas da vida cotidiana por meio de seu desenho.

FRAGMENTOS, ASPECTOS E CONTRADIÇÕES

Veremos agora onde Palmas, com seu desenho urbano asséptico, racional e cartesiano, se insere na crítica da vida cotidiana de Lefebvre. Este plano abstrato estaria sendo usado como instrumento simbólico de dominação e opressão da vida cotidiana? Estaria ele pensado desde o inicio para tal finalidade ou foi apropriado casualmente pelo poder para tão determinante estratégia? Considerando que "toda sociedade de classes é uma sociedade repressiva" (LEFEBVRE, 1991, p. 155), Palmas nasce reforçando suas classes opressoras e oprimidas, reservando um quadrado uniforme aos dominantes e um canto esquecido disforme aos dominados. Provavelmente não teremos todas as respostas para as muitas perguntas, mas buscaremos alguns ângulos de reflexão ante tão cruciantes fenômenos.

Sob a perspectiva de Lefebvre, a cidade é a grande experiência da tradição, sendo ela seu grande projeto, caracterizada como o lugar de investimentos e de valor de uso e dialeticamente constituída como mediação do valor de troca.

Enquanto cidade nova, a capital do Tocantins é inaugurada em 1989 no limiar das práticas neoliberalizantes no Brasil, na esteira de redemocratização nacional pós-ditadura militar. Ao tomar forma sob um traço arquitetônico, este permite entrever desde a sua concepção, ocupação e maturação, algumas generalidades em respeito aos processos de conformação da cidade capitalista e consideráveis especificidades advindas de um desenho urbano de acepções modernas. Esta cidade, enquanto cenário de uma cotidianidade condicionada e difusa, evidencia "a disparidade entre os espetáculos de estratégias globais e a opaca realidade de táticas locais" (CERTEAU, 1998, p. 51).

Ao abrir localmente mais fronteira econômica no interior do Brasil (MARTINS, 2009; LIRA, 2011), vinculando o Tocantins ao território da Amazônia Legal (OLIVEIRA, 1990; CARMO, 2014; LIRA, 2011), se tem como espectro o capital financeiro internacional, conformando de um lado, o agronegócio; e de outro, a alta capitalização de terras desapropriadas tornadas lotes urbanos na nova capital.

A opção pela escolha de uma cidade nova parte do idealizador de tal empreitada, o então deputado e primeiro governador Siqueira Campos, que orientou cada passo em direção à fundação do estado do Tocantins e de Palmas, decidindo desde o sitio de implantação até as cores das cortinas do palácio do governo – que mesmo antes do projeto

urbano já possuía ubiquação pré-definida por sua vontade. O projeto fica a cargo dos arquitetos Walfredo Antunes de Oliveira Filho e Luiz Fernando Cruvinel Teixeira (do escritório goiano GrupoQuatro) que recebem ordens diretas deste que é o seu mentor intelectual. A escolha dos arquitetos se dá pela "proximidade pessoal e ideológica com o governador Siqueira Campos e seu discurso" (VELASQUES & MACHADO; 2015, pág. 5), ao passo que a formação dos arquitetos – com uma pretensa ênfase utópica moderna – indica as diretrizes da adoção do partido urbanístico da nova capital.

Não cabe aqui refazer os pormenores do processo projetual e de ocupação da nova cidade, já muito bem discutido por alguns autores (CARVALHO et al, 2018; REIS, 2011; COCOZZA, 2007; SILVA, 2008; BAZOLLI, 2009, 2011), e sim explorar alguns fragmentos e aspectos dispersos que demonstram como essa cidade nova já nasce contraditória, impossível de ser considerada uma unidade e como esse contexto reforça e reproduz uma cotidianidade marcada pela exclusão, pela repressão e pela falta de urbanidade.

No memorial do projeto da capital do estado do Tocantins, ao descrever as bases do projeto, os arquitetos afirmam que

> "os vapores das nascentes da sinuosa Serra do Lageado e do curso do [rio] Tocantins se fundem em nuvens, de cuja integração de energia positiva, emanada das águas correntes, com a massa calma do plano de água da futura represa do Lageado sobressaem os terrenos da cidade. Nestes espaços, integrados com a natureza através de um traçado simples e lógico, os habitantes devem viver e conviver em harmonia consigo mesmo, com a comunidade e a natureza. Esta consciência social e ecológica deve refletir-se em ruas tranquilas e praças arborizadas. O casario há que ser variado, personalizando cada esquina. Os transportes coletivos e individuais tem que fluir em ruas bem pensadas, com rótulas nos cruzamentos principais, dimensionadas com previsão de seu futuro movimento, aonde a educação será uma tônica visto quase inexistirem os conflitos de trânsito. O homem conviverá assim, em harmonia com a cidade, respeitando a natureza e os outros cidadãos" (GRUPOQUATRO, 1989, p. 2).

Tal cenário idílico, perfeitamente adaptável a um ideal urbanista culturalista - podendo inclusive ser emprestado a um romance de William Morris ou um texto de Ebenezer Howard - funde elementos materiais com elementos abstratos, evocando definições comportamentais que extrapolam as definições reguladoras de um plano urbanístico. É um pensamento dúbio, místico e racional ao mesmo tempo, pois conclama fenômenos naturais revestidos de magia (energia positiva que emana das águas correntes?), forçando a lógica com o ecológico, a racionalidade do traçado como indutor comportamental-ambiental humano. Assim, entende-se tal descrição de finais de século XX como totalmente travestida de uma teoria de urbanismo de um século antes que ansiava, determinava e condicionava as ações do ser humano – incluindo seu comportamento, formas de convivência e maneiras de pensar – a uma vontade maior do grande arquiteto projetista. O pensamento racional e positivista se deixa entrever na aposta de um projeto científico regulador da práxis humana, cujo anseio mostra-se totalmente defasado ao longo

das décadas do apogeu do movimento moderno e que ressuscita no Brasil, nos confins de suas terras, no memorial projetual de Palmas. Este anseio encontra-se tão ou mais deslocado que seus próprios antecessores, em palavras anacrônicas que não se ubicam nem no sonho de solução das cidades industriais do século XIX, nem no da reconstrução europeia pós 2ª Guerra Mundial e muito menos no interior de um atrasado Brasil coronelista, no nascer do século XXI. Sob este ponto de vista, alerta-se que o memorial de Palmas apresenta ideias um tanto quanto confusas, ocultando uma nebulosa essência que determinará sua própria concepção e ocupação: uma não-cidade a serviço das grandes empresas e do capital privado, já logo reconhecível no lema/logomarca criado para o Tocantins, o "estado da livre iniciativa e justiça social". Ante consideráveis contradições entre discurso, prática e defesas posteriores, pode-se aventar (e a crítica pode abrir futuras frentes de análise) a hipótese de conflito intelectual entre, por um lado, a formação dos arquitetos desenhando o tabuleiro, e por outro, do mestre Siqueira Campos assediando a escrita do manual prevendo o movimento das peças que determinarão as futuras jogadas. Vale citar que neste imbróglio tupiniquim, Carvalho *et al.* aponta que "as expectativas do contratante (Estado) que, mesmo não tendo sido esmiuçadas pelos autores-arquitetos, estão presentes em seus relatos e fazem crer em determinações personalistas por parte do governante" (2018, p. 241).

Dentro do mesmo Plano Básico, os arquitetos criticam a cidade moderna funcionalista, censurando que o planejador

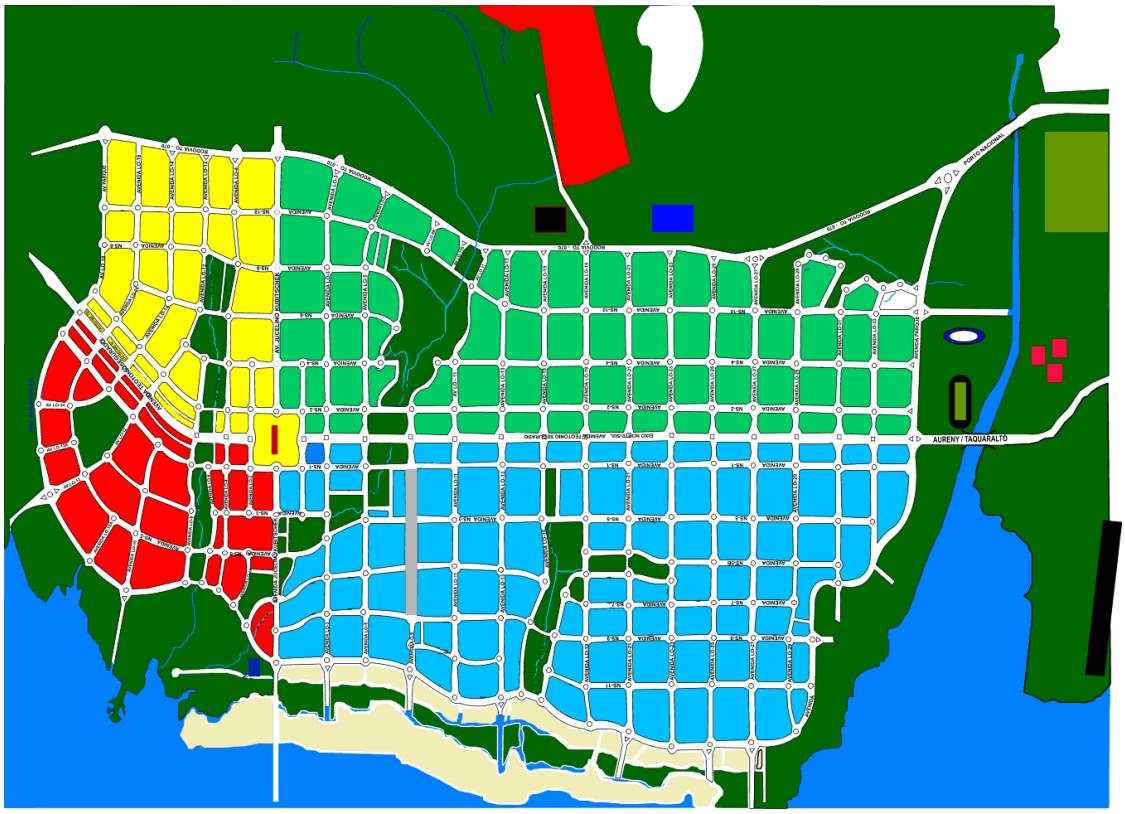
> "Pode ainda projetar uma cidade absolutamente geométrica, entrecortada por vias rigidamente ortogonais, setorizada em obediência a uma série absoluta de prioridades assumidas; neste caso, o resultado será uma imposição humana contra a natureza, como bem propuseram alguns estudiosos famosos numa época em que o pensamento urbanístico necessitava incluir uma radical atitude racionalizadora" (GRUPOQUATRO, 1989, p. 3)

Ao esclarecerem não ter sido esta a opção que impulsionou o sonho e o projeto de Palmas, nos indagamos: - Ora, se esta morfologia descrita não é exatamente a que foi pensada e materializada nesta cidade? Como pode ser pensada uma forma de arquitetura e urbanismo que não seja uma imposição humana contra a natureza, já que tal atividade guarda na sua essência a demarcação e ocupação de um território, valendo-se da criação destrutiva? E inclusive, nesta proposta cartesiana refutada/adotada do plano urbano de Palmas, que relações guarda a morfologia urbana com a morfologia social?

Sob o ponto de vista de Lefebvre (2016), ao considerarmos a cidade como "obra" de determinados agentes históricos e sociais, pode-se compreender as condicionantes da ação e o resultado do "produto". O autor escreve em 'O Direito à Cidade' (2016) em 1968, que não se pode conceber uma obra sem uma miríade de ações e reações, decisões, condutas, mensagens e códigos, onde não se pode existir uma cidade sem coisas, sem uma matéria a ser modelada, sem uma natureza a ser dominada. Dessa forma, as relações sociais acontecem na interface desta realidade prático-sensível, não se reduzindo unicamente a esta realidade nem tampouco flutuando na transcendência, e sim, sendo produzida e se reproduzindo de acordo com a morfologia material que possibilita uma base de ação/resultado da morfologia social. Sendo a cidade uma virtualidade, mediação entre

mediações, feita de “realidade presente, imediata, dado prático sensível, arquitetônico”; a noção de urbano é dada como uma “realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento” (LEFEBVRE, 2016, pág. 54). Dessa forma, considera-se então que “a vida urbana, a sociedade urbana, numa palavra ‘o urbano’ não podem dispensar uma base prático-sensível, uma morfologia” (LEFEBVRE, 2016, pág. 54), ou seja, não há cidade sem urbano, sem uma radical atitude racionalizadora. A cidade é fruto do pensamento, de camadas feitas na tessitura das múltiplas dimensões do espaço (físico, social, apropriado, etc.), onde este molda e é moldado pela morfologia social em constante relação.

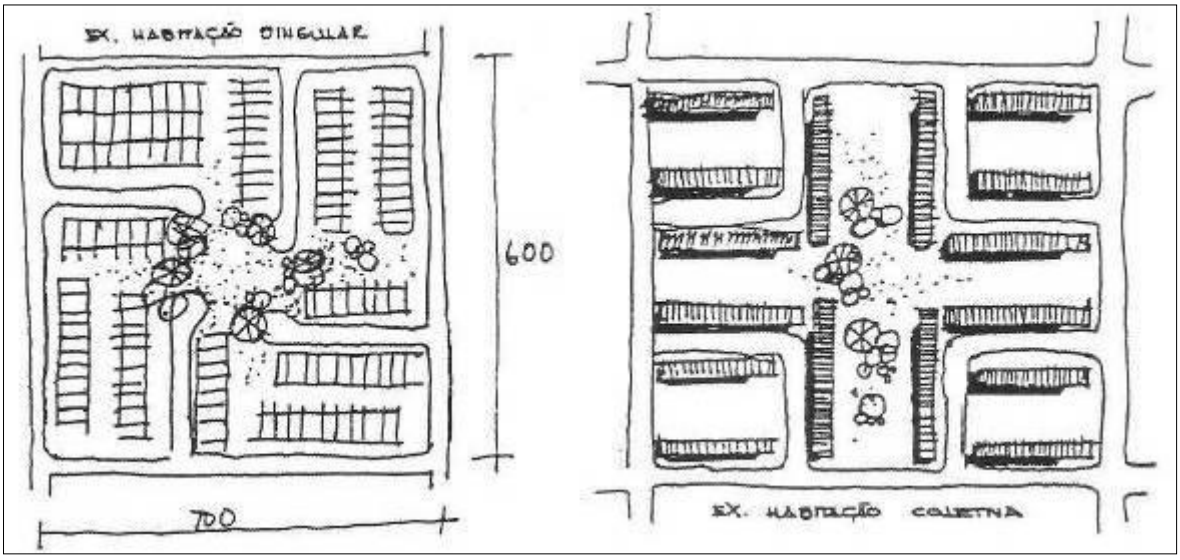
Figura 1: Desenho Urbano de Palmas(TO) – a racionalidade da retícula



Fonte: GeoPalmas (adaptado pelo autor, 2018)

No projeto materializado em Palmas, os espaços do habitat não permitem o habitar, considerando o habitar como a possibilidade de participar de uma vida social cujo cotidiano deve permitir o acaso e o encontro entre as várias partes e usuários da cidade (LEFEBVRE, 2016). Em realidade, o desenho proposto, feito de imensas quadras de aproximadamente 700 x 600 metros quadrados, encerra em si uma vida quase condominial, impedindo desde o início a definição e a conjugação de bairros. Eis aqui um dos cernes da anulação do cotidiano de Palmas.

Figura 2: Desenho de quadras habitacionais contido no memorial/projeto base de Palmas(TO)



Fonte: GrupoQuatro - Memorial do projeto da capital do estado do Tocantins: Palmas/Plano Básico (1989)

Ao negar o bairro (e isso se reforça ao chamá-lo de quadra, com um número abstrato, genérico), anula-se uma saudável aproximação e combinação tanto de usos quanto de público, tão típica das cidades tradicionais. É natural que os bairros consigam ser autônomos no que concerne às atividades de comércio e serviços, porém, a cidade pensada por segmentos (seja por bairros, quadras ou setores) não deve ser concebida como pedaços sem costura, incentivando por meio do desenho e de intervenções a possibilidade de manter-se aberta para que cotidianamente os moradores de seus bairros possam usufruir dos bairros vizinhos e explorar novos espaços, apropriando-se de lugares e refazendo sua própria história continuamente. Não pareceu ser este o desejo que impulsionou o desenho proposto. Inclusive, em nenhum momento do projeto inicial se almeja uma questão fundiária pública e coletiva como promovia a Carta de Atenas, cuja solução foi adotada em Brasília. Aqui, vemos mais uma contradição, onde por um lado descreve-se textualmente um parcelamento tradicional que permite que "a iniciativa privada faça o loteamento das áreas internas" (GRUPOQUATRO, 1989, p. 4) definindo inclusive seu próprio desenho e densidade; e por outro, ilustra-se graficamente os dois únicos exemplos de ocupação de quadra habitacional desenhados pelos arquitetos[1], onde nos parece insinuar uma proposta de coletivização dos espaços do morar ao não adotar um desenho formal de divisão de lotes.

Em Palmas, ao definir rigidamente quadras que se fecham para a cidade, delimitadas por muros opacos e fachadas cegas, emolduradas por avenidas arteriais em que transitam automóveis em alta-velocidade, anula-se as possibilidades de circulação entre as quadras vizinhas, conformando uma morfologia urbana desconexa, inerte, que não traduz o que deveriam ser os princípios de uma cidade ecológica e humanística (como proferida pelos

[1] Conforme indicado pelos arquitetos no Plano Básico, cada quadra residencial deverá ser comprada pelo loteador/empreendedor sendo que o projeto final é de sua responsabilidade, ficando a cargo do desenho a ser desenvolvido, implementado e aprovado. O desejo era de que grandes arquitetos nacionais participassem deste momento, porém, o mais próximo que chegaram, foi a participação do arquiteto paulistano Ruy Othake em algumas consultorias e nos desenhos de algumas primeiras quadras residenciais.

autores do projeto). A rua é pensada desde o projeto para circular em transporte motorizado, cujo excesso de prioridade faz com que as calçadas sejam escassas. Os espaços livres não foram concebidos desde o início como conectores e sim como resíduos, de modo que falta ambiência urbana, que não é apenas um descaso político como alguns discursos defendem, e sim já vem determinado pelo frágil desenho urbano que não considerou os meios para se alcançar tão elevado discurso contido em seu plano básico.

Fotos 3 e 4: quadras centrais de Palmas - muros, fachadas cegas e pouca urbanidade

Fonte: o autor (2018)

A importância que o habitar tem para a urbanidade é de uma relevância sem tamanho. O que orienta Lefebvre a discutir o urbano é o seu olhar para as cidades novas francesas do pós 2ª GM e os *grands ensembles*. Não se trata apenas de acomodar pessoas (habitat), mas de dar condições para que elas possam ter o direito à cidade (habitar), ou seja, participar de uma vida urbana que passa pela centralidade, pela decisão, pela possibilidade de apropriação do sensível. Diz Lefebvre que "a vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos" (2016, p. 22) - inclusive no confronto ideológico e político - dos modos de viver, dos 'padrões' que coexistem na cidade devendo a cidade mediar a multiplicidade.

A crítica a Brasília pode ter muitos vieses, como seu excesso de monumentalidade e ênfase rodoviarista, porém, uma coisa é fato: a solução das superquadras ao menos buscou verdadeiramente um ideal humanista de coletividade. A relação entre as unidades de habitação sobre pilotis, os espaços livres do térreo, a escala urbana e o lugar do pedestre guarda efeitos que se mantém até os dias de hoje para os usuários. O desenho de Lúcio Costa em consonância a arquitetura de Oscar Niemeyer (e outros) provê uma escala gregária que permite permeabilidade e conexão entre os pavilhões, criando posteriormente uma especialização de comércio em cada unidade de vizinhança fomentando uma interconexão entre os usuários. O caso de Palmas é o oposto. Não há anseio de cidadania entre o desenho dos espaços do habitar e o desenho urbano realizado, desabilitados no que concerne à reflexão crítica sobre as possibilidades do habitat. A segregação nasce com o desenho. A morfologia das quadras (desenhadas pelas empresas de infraestrutura, sorteando uma ou outra vez algum arquiteto para seu desenho – que deve sempre ser economicamente rentável e altamente capitalizante) na maioria das vezes, por conta das esdrúxulas soluções

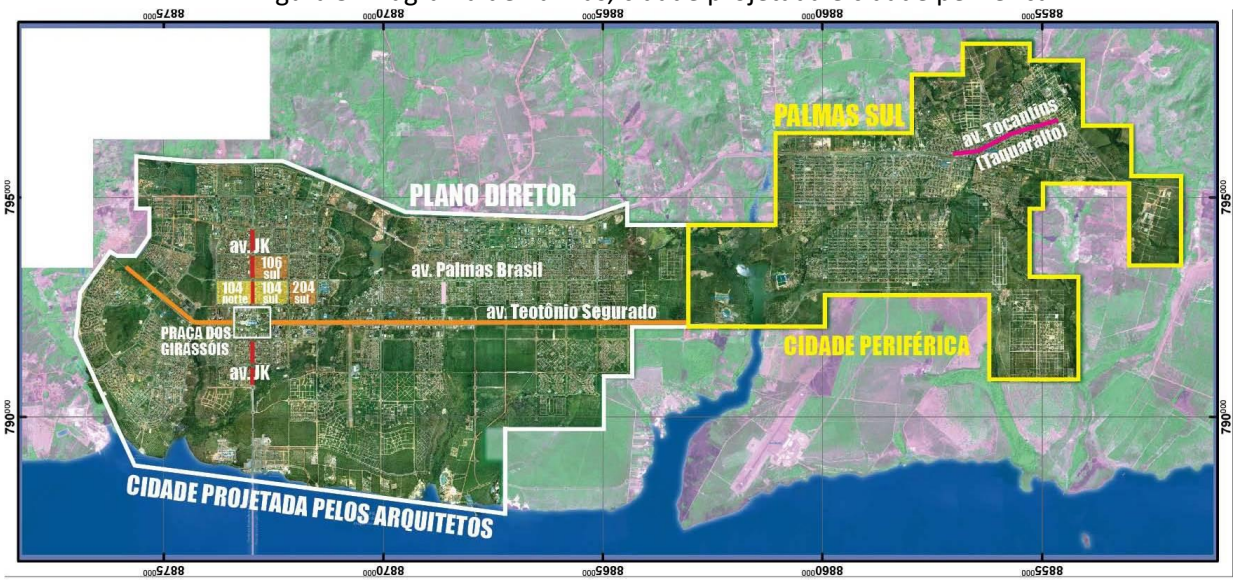
empregadas, atrapalha a localização dos próprios moradores eliminando qualquer sentido de identificação e pertencimento. A rigidez entre espaço público e privado já são tão determinantes e tão pouco pensados enquanto novas possibilidades, que resulta nada mais em espaços livres que pouco induzem a um uso cotidiano integrador. Na cotidianidade de Palmas, não há interesse em "passar" em uma quadra vizinha, considerando que nas quadras da cidade não se passa e sim se entra por dois ou no máximo três acessos. Sem qualquer permeabilidade e continuidade entre as quadras, não se permite conhecer a própria cidade, já que os deslocamentos estruturam-se por vias específicas para o mesmo. Não há a possibilidade de "cortar" caminho por lugares desconhecidos, por bairros até então nunca explorados, por segmentos da cidade ainda por vislumbrar. As quadras não se especializam em nada, apenas em alojar pessoas e tímidos comércios locais. Onde podemos nos surpreender em Palmas? O que se observa é uma total programação em uma cotidianidade que pouco permite o espontâneo. A cidade é previsível e monótona como seus quadrados, círculos e fatos confirmam, onde a vida cotidiana na quadra é totalmente arraigada no individualismo dos muros altos, dos universos próprios, da música alta que se escuta sem qualquer civilidade, enfim, um estilo de vida que não incorpora qualquer projeto (no sentido mais amplo) coletivizador e libertário. Diante de tal constatação, pontua-se mais um aspecto contraditório do plano base da cidade, onde os arquitetos inspiram-se escrevendo que "sonhar uma cidade é um ato necessário para que a realidade futura contenha fatores positivos que atendam as aspirações do homem em coletividade" (GRUPOQUATRO, 1989, p. 2). Sonhar não custa nada, mas nos perguntamos: - Este sonho é real? Há um *gap* entre discurso, desenho e prática!

Que interesse pode haver do poder público em incentivar um discurso e um desenho urbano tão contraditório como este de Palmas?

A simplicidade da quadrícula, que quer se justificar pela facilidade de sua implantação, em realidade demonstra seu caráter totalitário e segregador, ao confinar os habitantes das cidades em células autônomas rigidamente controladas e facilmente vigiadas. Suas monumentais e retilíneas avenidas 'a la Haussmann' (por onde podem circular de carros a tanques de guerra) se inscrevem em realidade como muros que separam lados, barreiras que separam pessoas e ideias, que delimitam muito bem onde cada um pode ir, circular e alcançar. A mobilidade do pedestre na cidade é penosa, sofrida, competitiva com o carro (que é a prioridade desde o desenho inicial) já que a atividade do caminhar revela-se um lamento frente às longas distâncias, ao sol inclemente e às poucas possibilidades de interação homem-cidade em uma escala mais humana. Estamos falando de espaços públicos rarefeitos, escassas espacialidades abertas, rasgadas por amplas avenidas e rotatórias com carros em alta velocidade, aquelas mesmas avenidas que no discurso dos arquitetos, contraditoriamente, são descritas onde "a educação será uma tônica visto quase inexistirem os conflitos de trânsito" (GRUPOQUATRO, 1989, p. 2) tal qual um mundo imaginário perfeito em que o arquiteto é o arauto da paz. Uma rápida lida em jornais locais mostram o crescente índice de acidentes de trânsito na cidade, concentrados a maioria, justamente nas rotatórias e na enorme e retilínea avenida Teotônio Segurado, que estrutura a cidade no eixo norte-sul. Novamente perguntamos: - Seriam estas amorfas avenidas perpendiculares, cheias de muros e fachadas cegas, sonolentas retas infinitas sem uma relação minimamente urbana com a cidade que auxilia a conformar, que os arquitetos consideram no memorial como "ruas bem pensadas"?

O caso emblemático de Brasília que demonstrou a incoerência entre planejar uma cidade e não prever os adequados espaços para seus trabalhadores tampouco foi levado em conta em Palmas 35 anos depois. Ainda que no desejo dos arquitetos "a distribuição das faixas de renda, sob um procedimento de ocupação programada, não deve gerar o crescimento espontâneo de um centro e uma periferia mas ao contrário permitir o desenvolvimento da cidade de uma maneira uniforme permitindo que muitas localizações tenham características centrais" (GRUPOQUATRO, 1989, p. 5), verifica-se uma contradição entre criar a localização adequada para os obreiros e as classes mais baixas ou deixa-las entregues ao modo de produção capitalista que o Brasil vem reproduzindo desde sempre.

Figura 5: Diagrama de Palmas, cidade projetada e cidade periférica.



Fonte: Base GeoPalmas adaptado pelo autor (2018).

Após a experiência da construção da capital nacional, com o fenômeno das cidades satélites e dos obreiros que vinham para o trabalho e obviamente não retornariam posteriormente as suas origens, o mínimo que se esperava era de se prever e dimensionar no projeto uma área específica para que estes pudessem habitar dignamente e consequentemente iniciarem o processo de apropriação da cidade. Não se trata aqui de defender a criação de "bairros de pobres", porém, já que a cidade não levou em conta um ideal humanista emancipatório que partisse desde as relações de trabalho/produção/habitação no canteiro de obra, ao menos uma pergunta básica deveria ter sido feita: - Onde alocar os construtores da cidade, antes, durante e depois da obra? O que se viu foi um *dèjá vu* dos anos 1950, onde os trabalhadores que vinham para a construção de Palmas foram sendo alocados em condições miseráveis perifericamente[2], proibidos de habitar a cidade projetada que eles mesmos estavam construindo, distantes 25 km do centro principal, constituindo o que hoje se conhece como a região Palmas Sul (bairros Taquaralto, Aurenys entre outros). A crítica das relações entre arquitetura e canteiro já vinham sendo divulgadas desde os anos 1960/70, cuja obra célebre "O canteiro e o desenho" (1982) de Sérgio Ferro atacava as entranhas da construção de Brasília, onde a

[2] Com exceção do caso da Vila União, que foi uma ocupação induzida pelo próprio poder estadual, em que famílias de baixa-renda ocuparam quadras da região norte dentro do plano diretor projetado. Para detalhes, ver Cocozza (2007)

edificação dos "desenhos perfeitos, brancos, puríssimos de Niemeyer, era realizada por uma massa de gente ultramiserável, ultra-explorada com greves reprimidas, doenças e muitas mortes" (FERRO, 2002).

No memorial do projeto de Palmas, afirma-se que

> "A sugestão é que a cidade seja construída a partir de uma primeira parte central, que comportará cerca de 100 mil moradores. Seu eixo inteiro não precisa ser feito inicialmente, pois o acesso será feito pelo eixo pioneiro, entre a rodovia e a parte central. Existirão equipamentos necessários nesta parte inicial, prevendo-se os limites dos habitantes. A partir daí a cidade vai urbanizar-se por 'fitas'. Se o governo abrir mais uma 'fita' Leste/Oeste, só haverá necessidade de colocar infraestrutura longitudinal imediata, e completar o arruamento transversal" (GRUPOQUATRO, 1989, p. 5).

Descrever a ocupação de uma nova cidade brasileira por franjas e número de habitantes, confiando que todos (trabalhadores, comerciantes, operários, políticos e funcionários de alto escalão) viveriam em uma mesma quadra, lado a lado, vizinhos de porta, em um parcelamento de cidade tradicional com lotes, calçadas e ruas é de uma ingenuidade proporcional à óbvia condução que a política fez do projeto do GrupoQuatro. Haveria maneira de ser diferente? Baseado em qual experiência fundiária no Brasil haveria uma chance de não ser segregador? Talvez a única maneira de driblar essa gênese seria por meio do projeto, do tipo de ocupação (não apenas da maneira como ocupar e da cronologia desejada) mas tentar solucionar alguns impasses com os instrumentos disciplinares próprios: o desenho, a criatividade e a adaptabilidade para nossa realidade local.

A guisa de conclusão, explora-se um derradeiro fragmento desta cidade seccionada e dispersa como Palmas. Ao relacionar o plano urbano e sua morfologia com a própria morfologia social que ele induz e é induzido anulando formas de urbanidade, requer-se uma constatação que encerra esta reflexão. Sendo esta uma cidade de muros (relembrando Teresa Caldeira), anula-se formas do cotidiano que não sejam precificadas, o que se evidencia nos espaços ensimesmados, de baixa densidade e parca vida urbana.

O estrito controle da vida cotidiana em Palmas vende signos de uma vida feliz vistos nas amplas avenidas, na vastidão do espaço, nas praias elitizadas e nos falsos cenários montados pela Prefeitura durante o Natal, Páscoa etc. Tão eloquente simbologia não se sustenta ao tocar a própria realidade. Uma cidade que é vendida a "olho de pássaro" (basta digitar Palmas/TO no Google para verificar que 90% das imagens apresentadas são aéreas) não se mostra humana na escala do usuário. Qualquer foto de uma avenida, calçada ou quadra da cidade ao meio-dia mostra suas limitações quanto ao desenvolvimento pleno de uma vida urbana minimamente aceitável.

Para Aguiar (2012) urbanidade é um conceito na qual se refere à maneira como os espaços da cidade acolhem as pessoas, ou seja, atesta-se que a qualidade da cidade está intimamente ligada na interação das pessoas com os espaços da cidade. Gomes descreve que "a ordem espacial da cidade, isto é, sua disposição física unida à sua dinâmica

sociocomportamental, são elementos fundadores da condição urbana" (2002, pág. 15) de forma que a escala, ou arranjo global de um espaço, é determinante no modo como as pessoas se apropriam do espaço e o quão público esse espaço é o que determina a satisfação dos usuários. Holanda (2003) conceitua urbanidade como uma condição "simultânea ao espaço físico e a comportamento humanos" (pág. 16), caracterizados pela minimização de espaços segregados, aberturas de portas para espaços públicos, densidade e sua condição de informalidade. Dessa forma, temos três elementos principais que aparecem para compor o que se conhece por urbanidade: a morfologia urbana considerada também sua escala arquitetônica, o comportamento humano e o grau de satisfação dos usuários em relação ao espaço público. Esses três elementos, numa relação dialética, induzem ou limitam o que se conhece por sociabilidade, que nada mais é do que o encontro na cidade, com ênfase na mescla de diferentes grupos sociais e diversos agentes, dando ânimo e vida (a tal da vitalidade) urbana. A vida urbana deve ser feita com olhos para a cidade (como indica Jane Jacobs, para reforçar a sensação de segurança), balizada entre o estar e o passar, a permanência e o fluxo, cujos espaços devem estar sempre pensados a partir da escala humana, da ótica do individuo, que é quem vivencia realmente a cidade.

Discorrendo sobre os elementos pontuados acima, constata-se que a morfologia urbana em Palmas não consegue produzir uma morfologia social que tenha como fundamento o encontro e o coletivo, evidenciada pela baixa qualidade dos espaços públicos e da própria arquitetura que os contém. A realidade prático-sensível em Palmas é de ordem construtiva e "engenherística", não alcançando a dimensão humana que a arquitetura pode prover ao desenvolver espacialidades facilitadoras da coletividade. Dessa forma, o comportamento humano no espaço é limitado pelo deslocamento motorizado - com saída e chegada programadas – cujo tempo do lazer no cotidiano apresenta poucas possibilidades (em sua maioria noturnas). O que se percebe, sim, na dominância do consumo nas atividades livres, é a cultura do ar-condicionado representado pelos shopping-centers e hipermercados, que atuam como espaços do encontro, ainda que limitadores do que uma cidade deveria oferecer no quesito cultura. Não há um plano de ação da administração pública que seja verdadeiramente participativo e sim eventos que exploram cada vez mais o *citymarketing* bola da vez de Palmas ("cidade dos esportes") e o turismo, fomentado pelo então prefeito Carlos Amashta que num lapso de delírio próprio do mundo contemporâneo sonha em trazer o império Disney para o cerrado brasileiro (!)[3]. Não se sabe ao certo se isso ocorrerá verdadeiramente, mas as garantias políticas já estão registradas: imenso território na região norte da cidade (cerca de oito milhões de metros quadrados) já está reservado como distrito turístico para abrigar os tais parques de diversão, devidamente aprovado na revisão do Plano Diretor 2018. O que esperar, a não ser o espetáculo e o consumo de signos numa cidade que exerce uma total anulação da vida cotidiana de seus habitantes?

Ao observar as formas como a política se nutre do plano urbano proposto e como este tão bem se adapta as opressoras estratégias de ocupação deixando tão poucas nesgas para táticas de apropriação da população, só se pode prever uma conclusão (tendo Lefebvre como perspectiva): a provocativa anulação do cotidiano é a própria anulação da cidade enquanto possibilidade, sendo este um projeto em curso pelo capital financeiro e que revela em Palmas um campo de ação sem travas nem barreiras. Para os usuários, colocam-se

[3] [links eletrônicos removidos desta versão] Links de reportagens de jornal relatando o caso do distrito turístico.

limites e divisões; para o capital, caminho livre e circulação. Para a vida cotidiana, poucos espaços e frestas; para a especulação, a vastidão da terra e de todo o território. Para a vida urbana, confinamento e controle; para a vida econômica, uma miríade de opções. Para os usuários comuns, as distâncias e a fragmentação; para o turismo, a concentração e a troca. Para cultura e educação, meia dúzia de equipamentos; para concessionárias de carros e templos do consumo, dezenas pelo espaço. Para o encontro, o sol e o calor; para a compra, o ar-condicionado.

CONCLUSÃO

Ao longo desta reflexão, fez-se necessário um processo crítico de enquadrar algumas contradições latentes percebidas por fragmentos e aspectos dispersos de Palmas (TO). Sob a prospectiva de Lefebvre, foi necessário entender algumas contradições do passado que se reproduzem no presente para que possamos pensar as possibilidades de transformação do futuro. Entendendo a cidade como uma realidade aberta, que se move e se muta, percebe-se a natureza desta cidade *ex nihilo*, nascida por meio de um desenho e de uma vontade política que traz impressa a segregação e o autoritarismo. No abismo conceitual encontrado entre o discurso dos arquitetos, o desenho projetado e seu processo de materialização, pode-se entender que a anulação do cotidiano é um ciclo provocado que retroalimenta a baixa urbanidade, a falta de percepção e apropriação dos usuários com o espaço urbano, incorrendo em um tipo de arquitetura que não dialoga com o entorno, com o clima e com o usuário. Nesta crise urbana de Palmas, que é a anulação da vida cotidiana, não se pode afirmar ser esta uma contradição. A ideia é que esta crise é articulada, cujo objetivo de privar seus usuários de uma vida urbana coletiva, faz com que se anulem as possibilidades políticas de transformação, enclausurando usuários em espaços cerrados de muros, porteiras e catracas (novamente Caldeira), vendendo um espetáculo plausível apenas nas cenas da novela, mas que guarda em seu íntimo uma natureza lógica de segregação.

Ao atento leitor, nesta conclusão, pode-se perguntar: - Pois se a segregação é a marca de toda produção urbana brasileira, para que tais reflexões nestas páginas? Onde está a verdadeira contradição de Palmas? A resposta, muito simples, volta ao inicio do texto: estamos diante de um fenômeno de criação de uma cidade nova, materializada a partir de um projeto que nasceu da prancheta de arquitetos cujo discurso previa um sonho ecológico e humanista. Era (mas contém) a chance de transformação. Entre o discurso e a prática, a arquitetura e a política, o plano e a ocupação, cabe a nós uma crítica do real, entendendo as contradições que são trazidas desde o desenho, passa pelo confuso discurso, se encontra com a ação do Estado e chega até nós mediadas pela cidade. Programada a condicionar uma cotidianidade monótona e opressora, nos deparamos ante um aspecto dialético da força motriz que vem por Lefebvre: é na cidade que o ser humano pode se encontrar com suas potencialidades de transformação, mas ao mesmo tempo, nunca foi tão difícil alcançá-las. Por isso, justifica-se a tarefa de entender os fenômenos e buscar (ao menos tatear) uma direção por meio de uma operação de natureza transdutiva. Os fragmentos dispersos ao longo do texto não tendem a uma unidade e sim a colocar sobre a mesa peças de um quebra-cabeça ainda se definindo, como por exemplo, a influência da morfologia urbana na morfologia social; o habitar; os deslocamentos; a percepção do usuário sobre a própria

cidade; as (im)possibilidades do encontro; enfim, a capacidade que a urbanidade tem/teria em facilitar o encontro do ser humano com este potencial de transformação.

No fim, relembrando uma reflexão de Recamán (2002), não se tem nem arquitetura nem cidade, mas por Lefebvre, pode-se vislumbrar alguma possibilidade.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Douglas. Urbanidade e a qualidade de cidade. In: HOLANDA, Frederico de. et al. *Urbanidades.* Rio de Janeiro: Faperj, 2012.

BAZOLLI, João A. *A dialética da expansão urbana de Palmas.* Minha Cidade, São Paulo, ano 12, n. 135.06, *Vitruvius,* out. 2011. [links eletrônicos removidos desta versão]

_____ . Os efeitos dos vazios urbanos no custo de urbanização da cidade de Palmas. *Estudos Geográficos*, Unesp, Rio Claro/SP, n.1, 2009.

CALDEIRA, Teresa P.D.R. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo.* São Paulo: 34/Edusp, 2000.

CARMO, Débora Freitas. *Palmas: fronteira urbana na Amazônia Tocantinense*. Anais do II Simpósio Nacional: cidades, fronteiras e território tradicional. Palmas: Pote editora, 2014.

CARVALHO, Giuliano O.M.D.; PEREIRA, Olivia D.C.M.; SANTOS, Marcos A. *Palmas em três atos: projeto urbanístico, implantação e consolidação da capital do Tocantins.* Revista Observatório, Palmas, v. 4, n.2, p. 236-264, abr-jun. 2018

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano.* Petrópolis: Vozes, 1998.

COCOZZA, Glauco. *Paisagem e Urbanidade: os limites do projeto urbano na conformação de lugares em Palmas.* Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). USP, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

DARDOT, Pierre. LAVAL, Christian. *La nueva razón del mundo.* Barcelona: Gedisa, 2013.

FERRO, Sérgio. *O canteiro e o desenho.* São Paulo: Projeto, 1982.

Ferro, Sérgio. Conversa com Sergio Ferro mais uma peça na construção de um debate. *Pós. Revista Do Programa De Pós-Graduação Em Arquitetura E Urbanismo Da FAUUSP*, 12, 10-32., 2002. Disponível em: [links eletrônicos removidos desta versão]

GOMES, Paulo C. C. *Condição urbana: estudos de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GRUPOQUATRO. *Memorial do projeto da capital do estado do Tocantins: Palmas/Plano Básico.* Goiânia: [s.n.], 1989. Disponivel em: [links eletrônicos removidos desta versão]

HOLANDA, Frederico de. *Arquitetura e Urbanidade.* São Paulo: Pro editores, 2003.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana.* Belo Horizonte: UFMG, 2002.

_____ . *A vida cotidiana no mundo moderno.* São Paulo: Ática, 1991.

_____ . *O direito à cidade.* São Paulo: Centauro, 2016.

LIRA, Elizeu R. *A Gênese de Palmas-Tocantins. A Geopolítica de (Re) Ocupação Territorial na Amazônia Legal.* Goiânia: Kelps, 2011.

MARTINS, José de S. *Fronteira.* São Paulo: Contexto, 2009.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. *Amazônia: monopólio, expropriação e conflitos.* Campinas: Papirus, 1990.

RECAMÁN, Luiz. *Nem arquitetura nem cidades.* Resenhas Online, São Paulo, ano 01, n. 002.04, Vitruvius, fev. 2002 [links eletrônicos removidos desta versão]

REIS, Patricia O.B.D. *Modernidades tardias no cerrado: discursos e práticas na história de Palmas-TO (1990-2010).* Tese (Doutorado em História). Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, UFRJ, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

SILVA, Valéria C.P. *Girassóis de Pedra: imagens e metáforas de uma cidade em busca do tempo.* Presidente Prudente: Unesp, 2008.

VELASQUES, Ana B.A.; MACHADO, Thiago R. *O pensamento urbanístico na concepção de novas cidades no Brasil: permanências e rupturas no projeto de Palmas, Tocantins.* Anais do XVI Enanpur. Belo Horizonte: UFMG, 2015.