MORFOLOGIA URBANA E SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES: ESTUDO DE CASO DAS UNIDADES DE VIZINHANÇA EM PALMAS-TO

URBAN MORPHOLOGY AND OPEN SPACES SYSTEM: CASE STUDY OF NEIGHBOURHOOD UNITS IN PALMAS-TO

Lucimara Albieri de Oliveira* Wanellyse Sousa Menezes**

RESUMO

Este artigo visa discutir as relações morfológicas entre os sistemas de espaços livres e construídos para a apropriação pública em uma cidade planejada. Palmas foi fruto de um projeto urbanístico elaborado em 1989 para ser a capital do Tocantins. O projeto começou a ser implantado respeitando as diretrizes de seu macroparcelamento, porém a gestão pública desconsiderou o plano de ocupação por etapas, articulando-se ao mercado para fins de especulação imobiliária, acarretando forte segregação socioespacial. O projeto urbanístico de Palmas define contundentemente sua morfologia urbana, pautada na funcionalidade dos fluxos de veículos e na organização do zoneamento urbano combinados à definição de categorias de espaços livres. As diretrizes do projeto orientam a vida cotidiana e a apropriação desses espaços, assim como permitem reflexões e novas atuações em busca do aprimoramento de decisões projetuais visando à qualificação urbana.

Palavras-chave: Espaços livres. Espaços públicos. Apropriação. Forma urbana.

ABSTRACT

This article discusses the implications on morphological relations between open space systems and built systems for public occupancy in a planned city. Palmas was the result of an urban project designed in 1989 to be the capital of Tocantins, in Brazil. The project started to be implanted in compliance with the guidelines from its macro installment, although the public administration disregarded the plan of occupation by steps, articulating to the market for speculation purposes, resulting in a strong social-spatial segregation. Palmas' urban design strikingly defines its urban morphology, based on the functionality of the vehicles' flow and the organization of the urban zoning, combined to the categories' settlement of open spaces. The project guidelines conduct the everyday life and the adequacy of those spaces, allowing reflections and new performances in search of improvements of projective decisions aimed at urban qualification. Key-words: Open spaces. Public spaces Appropriation. Urban form.

* Universidade Federal do Tocantins CV: http://lattes.cnpq.br/4739080633773505 ORCID: https://orcid.org/0000-0003-2664-240X

E-mail: wanellyse@uft.edu.br

HTTP://DX.DOI.ORG/10.11606/issn.2359-5361.v0i41p109-124

^{*} Universidade Federal do Tocantins (UFT); Professora Adjunta; Palmas – TO. CV: http://lattes.cnpq.br/8011223784204088

E-mail: lucimaraalbieri@uft.edu.br

1 INTRODUÇÃO

O contexto urbano em transformação e as incertezas motivadas por interesses conflitantes entre classes sociais, por tendências socioeconômicas, por fragilidade de planejamento e gestão pública, por mudanças culturais da sociedade e por dúvidas relativas à sustentabilidade urbana, é cenário para os questionamentos acerca da qualificação das cidades a partir de seus espaços livres públicos. Arantes (2000, p. 97) afirma que, a partir de meados dos anos 60, arquitetos e urbanistas vivenciam uma obsessão pelo lugar público (grifo da autora) como antídoto para a patologia da cidade funcional, com o intuito de devolver a cidade moderna à coletividade. A reflexão crítica sobre o modernismo por pioneiros como Jane Jacobs (1961), Kevin Lynch (1960) e Gordon Cullen (1961)¹ atribuem aos espaços livres públicos uma significação essencial para qualificação da vida na cidade com abordagens distintas. Dentre elas, destacam-se as que elegem o espaço livre público (conjugado ao espaço construído) como elemento essencial para a realização da esfera de vida pública e para a urbanidade. Abre-se aqui um parêntese para apontar Palmas-TO como uma experiência pós Brasília - ícone da aplicação dos preceitos do Movimento Moderno em escala urbana.

Para Queiroga (2012), a esfera pública geral engloba toda a vida "em público", isto é, tanto a cotidiana quanto a esfera de vida política referente ao debate político e intelectual.

A vida em público é já um importante elemento para a consciência da alteridade, base potencial para a ação (política) arendtiana, ou comunicativa habermasiana. Nesse sentido, a esfera pública política – esfera pública stricto sensu - seria como a ponta de um iceberg, cuja totalidade inclui compreender toda a vida em público, a esfera pública geral - esfera pública lato sensu. (QUEIROGA, 2012, p.49)

Sobre a antropologia das necessidades sociais, Lefebvre (2001/1986)² coloca a dualidade entre a necessidade da segurança, da certeza, da organização e da previsibilidade combinadas a necessidade da aventura, do jogo, do imprevisto, como oposições complementares. Para o ser humano, há, portanto, a necessidade tanto de isolamento e independência quanto de encontros e comunicação. Os espaços livres públicos são por excelência esses espaços de encontro e comunicação entre os diferentes no âmbito da vida em público; é onde a aventura ocorre através de ações não programadas e/ou da interação inesperada com desconhecidos. O simples fato de ver – perceber – o outro desencadeia o (re)conhecimento do diferente e oferece a possibilidade para o debate, o enfrentamento, os conflitos e os acordos, possíveis pela atividade criadora, pela ação e

-

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000 [1961]. LY NCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1997 [1960]. CULLEN, Gordon. Paisagem urbana. São Paulo: Martins Fontes, 1983 [1961].

LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001. 144 p. Edição original em francês, 1968.

pela apropriação, levando a outras produções sociais que não vinculadas à produção comercial (do valor de troca). Aí se estabelece a urbanidade, a centralidade renovada³ que se volta ao valor de uso da cidade.

O conceito de espaço livre adotado nesse artigo deriva da definição de Miranda Magnoli (apud QUEIROGA et.al., 2009), assumido também entre os pesquisadores do Projeto Temático QUAPÁ-SEL da FAU-USP: "todo espaço não ocupado por edifícios, espaço aberto zenitalmente, independente da maior ou menor presença de elementos naturais (...)" (QUEIROGA et al., 2009, p.86). Dentre esses, elege-se os públicos, isto é, "(...) aqueles e que se verificam as ações da esfera pública" (ibid., p.87) no âmbito urbano.

Parte-se, então, do pressuposto que os espaços livres públicos urbanos constituem-se elementos protagonistas para a realização da esfera pública. São elementos que, através da sua materialidade, se relacionam dialeticamente com as ações para acolher e refletir tanto os acontecimentos desejados por uma sociedade – a co-presença, a solidariedade, o acordo – como seu contrário – a ausência, a violência, a pobreza – onde contradições e conflitos com frequência se estabelecem na busca de uma superação.

A materialidade do espaço, sua inércia, propicia também o estabelecimento da ação e do rito cotidiano que, por sua vez, refletem-se nas relações pessoais de identidade coletiva, pertencimento e afetividade pública, assim como nos encontros, na alteridade e nas possibilidades de ação e comunicação na esfera pública⁴.

Ao se dar conta da importância do cotidiano público, poderiam, governo e moradores, cuidar melhor das calçadas, árvores e fachadas das casas que se mostram para as ruas. Infelizmente, nessas situações tão típicas das cidades brasileiras, sobretudo nas de maior porte, verifica-se o contrário como regra, privilegiando-se a vida privada, por meio de calçadas que mal se prestam aos pedestres, baixa presença de arborização viária, muros altos cada vez mais frequentes, garagens que distanciam o espaço da casa e da rua. Mesmo com tal desqualificação pública do lugar, ainda assim a maioria das pessoas continua saindo às ruas de seus bairros, realizando parte importante da esfera pública geral: a escala do cotidiano. (QUEIROGA, 2012, p.225)

As articulações morfológicas entre espaço livre e construído implicam diferentes níveis de apropriação do espaço público, podendo fomentar ou inibir os encontros e as trocas comunicacionais entre diferentes modos de vida. Atualmente, assiste-se a uma tendência à segregação social que se desdobra na produção de espaços fragmentados, segregados e controlados. Portanto, a forma urbana é resultado da ocupação e expansão do território imbuídas em intenção político-ideológica, inserção

-

O entendimento de Lefebvre sobre urbanidade e centralidade renovada se vincula ao direito à cidade, isto é, a vida urbana: "Entre esses direitos em formação figura o direito à cidade (não à cidade arcaica mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais etc.)" (LEFEBVRE, 2001, p. 139).

Não se trata aqui de descartar ou antagonizar as possibilidades das comunicações virtuais que também fazem parte da esfera pública. Vê-se uma complementaridade positiva entre as comunicações virtuais e presenciais de caráter coletivo.

socioeconômica e visão do que já fora projetado e construído; é a existência social sobre um espaço. Ao mesmo tempo em que é resultado, a forma urbana também suscita ações e transformações humanas por meio de uma relação dialética entre espaço e sociedade⁵.

Considera-se que em Palmas, uma capital planejada na contemporaneidade, há uma fraca relação da população com o espaço livre público e, consequentemente, fraca urbanidade, por diversas questões: desenho urbano de caráter funcional, grandes distâncias a serem percorridas a pé, altas temperaturas, baixa qualidade de infraestrutura no espaço público (calçadas, arborização, iluminação pública, drenagem pluvial), espraiamento da malha urbana, muitos vazios urbanos, baixa densidade populacional, questões culturais ou de costumes, entre outras. A apropriação dos espaços livres depende também de como as relações entre essas duas categorias — espaços livres e construídos — se estabelecem nas diversas porções da cidade. Nesse trabalho, investiga-se as possibilidades ou entraves que o desenho do projeto urbanístico de Palmas proporciona para a realização da esfera de vida pública.

2 PALMAS E SUA ÁREA CENTRAL

Palmas foi criada em 1989 para ser a capital do estado do Tocantins, criado em 1988 por meio do desdobramento do estado de Goiás. Seu plano urbanístico foi elaborado para abrigar cerca de 1.200.000 habitantes. Segundo seus autores⁶, a maior pretensão era integrar a cidade com a natureza "[...] através de um traçado simples e lógico" (GRUPOQUATRO, 1989, p.2), respeitando os acidentes geográficos naturais: a Serra do Lajeado, os fundos de vale e o futuro lago a ser formado pela instalação da Usina de Lajeado⁷. A cidade é cortada por relevantes cursos d'água que brotam na serra e deságuam no lago, delimitando as porções da malha urbana e marcando a paisagem.

O elemento definidor do projeto é o sistema viário hierarquizado, ditado por uma macromalha em tabuleiro de xadrez com vistas a facilitar o fluxo de veículos através de amplas avenidas, estabelecendo a estrutura principal para deslocamentos de longa distância e a distribuição de veículos por toda a cidade. Essas avenidas distam entre si cerca de 700 metros, abrigando em seu entremeio as unidades de vizinhança (chamadas de quadras) com aproximadamente 700 por 700 metros e que, por conseguinte, abrigam um sistema de vias internas locais e quadras menores convencionais, formando os bairros residenciais.

⁵ Cf. SANTOS, Milton. (1988). Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. 5.ed. São Paulo: Hucitec, 1997. 136p.

Os autores do plano urbanístico de Palmas são os arquitetos Luis Fernando Cruvinel Teixeira e Walfredo Antunes de Oliveira Filho, sócios-proprietários do escritório GrupoQuatro com sede em Goiânia.

O lago de Palmas é formado pelo represamento do Rio Tocantins devido à instalação da Usina Hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhães, que começou a operar em 2001.

A área central de Palmas seria estabelecida na região do encontro das duas principais vias (Avenida Teotônio Segurado e Avenida Juscelino Kubitscheck), abrigando o centro cívico (Praça dos Girassóis e edifícios da gestão pública estadual) conjugado ao centro comercial (quadras de uso prioritariamente comercial e de serviços) (figura 01).



Figura 1 Demarcação das avenidas estruturantes do projeto de Palmas e da Praça dos Girassóis. Fonte: GrupoQuatro. Acesso: mai. 2014. Adaptado pelas autoras (2016).

O plano de ocupação da cidade foi estabelecido para ocorrer em quatro fases, sendo a quinta deixada como expansão urbana futura ao norte e ao sul do projeto, o que viabilizaria custos de implantação das infraestruturas (figura 02). Baseado em estudos estatísticos, o plano previu uma população de 300 mil a 500 mil habitantes nos primeiros 15 anos da cidade, o que corresponderia à ocupação das três primeiras fases (GRUPOQUATRO, 1989). Essas diretrizes de ocupação não foram seguidas. Atualmente, segundo IBGE (2017), Palmas conta com 286.787 habitantes, os quais ocupam além de todo território previamente determinado em projeto, a expansão urbana ao sul (quinta fase) – que abriga uma população de baixa renda – acarretando em uma baixíssima densidade populacional.

A ocupação da quinta fase ao sul se deu logo no início da construção da capital, a partir de um povoado pré-existente. O governo estadual fazia o controle das pessoas que poderiam ocupar os lotes da cidade planejada de acordo com sua capacidade de renda, direcionando os mais pobres para a região sul, fora da área do projeto original. A partir de 1991, o governo estadual promoveu diversos assentamentos populares nessa região, consolidando sua ocupação. Atualmente, a região sul de Palmas abriga cerca de 40% da população da cidade (OLIVEIRA, 2016).

Também nos primeiros anos da implantação de Palmas, ocorreram muitas invasões na área do projeto urbanístico. Uma delas obteve êxito com posterior regularização, conhecida como Vila União (Quadras 303, 305 e 307 Norte), pertencente à terceira fase de ocupação. Outras quadras também foram disponibilizadas para ocupação

prematuramente, principalmente na região sudeste do projeto urbanístico (segunda e quarta fases).

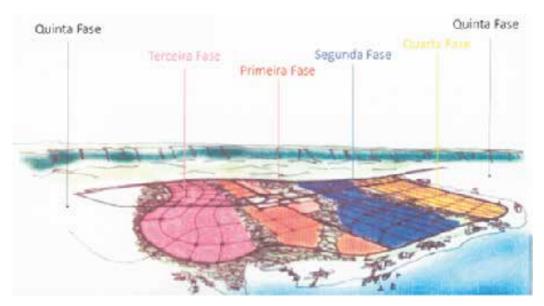


Figura 2 Estudo demonstrando as fases de ocupação da nova capital. Fonte: GrupoQuatro (1989). Editado pelas autoras.

Além desse espraiamento prematuro, houve a criação do distrito de Luzimangues em 1994, pertencente ao município vizinho de Porto Nacional, localizado na margem oeste do Rio Tocantins, próximo à ponte que dá acesso à área central de Palmas. Nos últimos anos, esse distrito tem tomado grandes proporções especialmente pela agressiva especulação imobiliária, resultando no lançamento de diversos loteamentos sem planejamento adequado ou controle de extensão de perímetro urbano (figura 03). Os proprietários são, em sua maioria, investidores interessados em especular com a terra, resultando em baixíssima ocupação efetiva dos lotes.

As primeiras regiões a serem ocupadas na cidade se localizam na porção leste do Plano Urbanístico, apresentando atualmente maior nível de consolidação. Esse processo resultou também na consolidação das quadras comerciais a leste da Praça dos Girassóis, na área central de Palmas. Os processos que colaboraram para isso foram: expansão precoce das fases de ocupação longitudinalmente a leste do plano; implantação de eixos de ligação viária norte-sul também localizados na faixa leste do plano (Av. NS-02, Av. NS-04, Av. NS-10 e TO-050) e articulados à expansão sul (Bairro de Taquaralto e Jardins Aureny's) pelo terminal rodoviário; e o assentamento do centro cívico municipal a leste da Avenida Teotônio Segurado.

Já na porção oeste do projeto urbanístico tem ocorrido ocupação residencial geograficamente ampla e de baixa densidade que, segundo Oliveira (2014), ainda não conseguiu consolidar nenhum subcentro, prejudicando o acesso ao comércio e aos serviços urbanos no cotidiano de seus moradores.

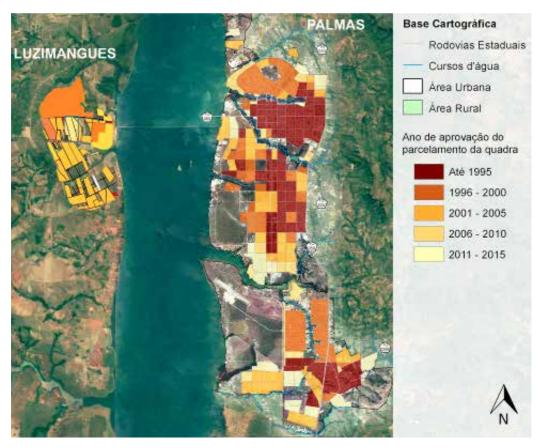


Figura 3 Evolução de ocupação de Palmas e Luzimangues. Fonte: Prefeitura de Palmas – GeoPalmas, 2015. Adaptado pelas autoras, 2016.

No início de 2014, houve a construção da ligação de uma importante avenida (Av. NS-01), paralela à Avenida Teotônio Segurado, dando continuidade ao fluxo norte-sul na porção oeste da região do Projeto Urbanístico, transpondo o Córrego Brejo Comprido. Este fato já começa a dar sinais de transformação urbana com a implantação de uma grande loja de departamentos (Loja Havan) em lote lindeiro a essa via, a instalação de estabelecimentos de pequeno porte em avenidas, o aumento da ocupação dos lotes residenciais (inclusive condomínios verticais), além de novas construções na porção oeste da Área Central articuladas ao Shopping Capim Dourado. Além disso, ao longo da NS-01 e em suas imediações, tem-se intensificado a implantação de equipamentos de saúde, principalmente particular (figura 04).

Observa-se, portanto, a intensificação de investimentos públicos e privados a oeste da área central nos últimos anos que antes tinha sua importância diminuída frente à dinâmica de ocupação de Palmas Centro e Palmas Sul. Reconhece-se o reordenamento territorial provocado, entre outras coisas, pelo fomento à ocupação de Luzimangues – por causa da instalação do pátio multimodal da ferrovia norte-sul naquela região (início das obras em 2007 e inauguração em 2010) – que, combinado às tentativas de valorização da orla de Palmas, impulsionou o direcionamento do desenvolvimento e ocupação da porção central a oeste.



Figura 4 Evolução de implantação do sistema viário e de equipamentos específicos. Base: Google Earth (2015). Elaborado pelas autoras.

As tentativas de valorização da orla na área central de Palmas ocorrem já há algum tempo, principalmente com a implantação do projeto de urbanização da Praia da Graciosa em 2002 e o parcelamento das *quadras* adjacentes a ela em 2003. Houve em um primeiro momento certa resistência à ocupação de seus lotes justamente pela baixa ocupação da região. Em 2010 foi inaugurado o maior shopping da cidade nessa região e a partir de 2011 têm surgido lançamentos de edifícios verticais e loteamentos fechados⁸ de alto padrão que apontam para a consolidação de sua ocupação e para a crescente valorização imobiliária (figura 05).

Tais investimentos têm gerado, consequentemente, a tendência de elitização da área e homogeneização de classe social, o que prejudica a urbanidade no sentido da diversidade e do encontro de diferentes modos de vida no espaço público. Ainda assim, é possível perceber que a área central e suas imediações (como a Vila União) ainda resguardam certa mescla de classes sociais, abrigando população de menor renda principalmente nas *quadras* a noroeste. As *quadras* comerciais a oeste da Praça dos Girassóis possuem várias quitinetes, edificações precárias e lotes com uso misto (residência e comércio) que abrigam populações de renda média e média-baixa (figuras 06 e 07).

116

Os loteamentos fechados localizados na região do projeto urbanístico, no caso de Palmas, ocorrem através do fechamento das quadras pré-definidas no projeto original de Palmas.



Figura 5 Empreendimentos implantados a partir de 2007. Base: Google Earth (2016). Elaborado pelas autoras.



Figura 6 Quitinetes localizadas em *Quadra* Comercial. Fonte: acervo autora, 2016.



Figura 7 Residência precária localizada em *Quadra* Comercial. Fonte: acervo autora, 2016.

3 CONFIGURAÇÕES MORFOLÓGICAS DAS *QUADRAS* DE PALMAS

O projeto urbanístico de Palmas moldou a cidade em quadriláteros de cerca de 700x700 metros definidos pela macro malha viária em xadrez que delimita as quadras. Esse sistema de circulação é constituído por avenidas com três pistas de rolamento em cada sentido e canteiro central, com exceção da Avenida Teotônio Segurado a qual possui maior dimensão. Onde há comércio, essas vias são acrescidas de bolsões de estacionamento. As quadras se constituem como pseudo bairros, ou unidades de vizinhança, que deveriam proporcionar a escala humanística, segundo os autores do projeto, já que em seu interior ocorreria uma ambiência agradável para a circulação de pedestres e uma convivência integradora entre e os transeuntes (GRUPOQUATRO, 1989) (figura 08).



Figura 8 Croqui propositivo do interior das *quadras* segundo o projeto original de Palmas. Fonte: Prefeitura Municipal de Palmas. 2005, p. 09.

As quadras possuem de dois a três acessos ao sistema viário principal, abrigando um sistema de vias locais em seu interior. As áreas comerciais mais pujantes se localizam em suas bordas com as frentes voltadas às avenidas e os fundos para os lotes residenciais das quadras. Nas bordas onde não há comércio, os fundos de lotes residenciais fazem a delimitação entre a via e a quadra, dando as costas ao eixo viário estrutural.

Essa configuração acabou por resultar em uma cidade que segrega suas partes na escala das unidades de vizinhança por meio do sistema viário principal, resultando em quadras introspectivas e grandes dificuldades de articulações entre elas. O pedestre

(que não seja morador) não se sente convidado a circular no interior das *quadras*, utilizando-se preferencialmente as vias estruturais em torno delas, as quais apresentam aspecto monótono e com reduzidas possibilidades de relações dinâmicas com os espaços construídos. O sistema viário principal é pensado basicamente por sua função operacional que dá preferência ao veículo automotor e inibe potencialidades de interação social e apropriação dos espaços livres pelos pedestres (figura 09).



Figura 9 Muros sem acesso aos lotes cercando as *quadras* residenciais. Fonte: acervo autora. 2015.

Podemos dizer que a cidade de Palmas está no interior de suas quadras, é possível vê-la e atingi-la apenas de dentro para fora. [...] De acordo com os arquitetos entrevistados, era para ser uma cidade no centro, cada quadra seria uma cidadela de oito a dez mil habitantes, muito próxima da organização social da cidade de pequeno porte, fora da quadra seria uma cidade moderna, com as avenidas largas para que, no futuro, com o avanço dos transportes, se pudessem implantá-los com facilidade (SILVA, 2008, p.109).

Na prática, muitas quadras não oferecem todas as facilidades de consumo cotidiano aos moradores, além de haver uma diversidade de comércio e serviços entre as quadras que acabam por se complementar. Portanto, a necessidade de deslocamentos dos moradores entre quadras próximas ou distantes de seu local de moradia é uma realidade evidente, porém a forma urbana impõe dificuldades aos percursos do pedestre ou ciclista tanto pelas amplas distancias a serem percorridas quanto pela falta de fruição e de legibilidade das quadras. A apropriação física cotidiana dos espaços públicos da cidade fica reduzida, pois as dificuldades de deslocamentos para o pedestre acarretam a preferência pela locomoção por automóveis.

Apesar de, a princípio, o projeto urbanístico de Palmas indicar rígida diretriz quanto ao desenho da cidade com macromalha ortogonal, as *quadras* apresentam expressiva diversidade mórfica interna. Uma característica marcante em muitas delas é o posicionamento de suas praças como elementos polarizadores centrais e propositalmente desarticulados do sistema viário principal, visando fortalecer as relações interpessoais de vizinhança por meio de seu isolamento com o entorno imediato (figura 10).



Figura 10 Quadras de Palmas com destaque de suas praças. Fonte: Elaborado pelas autoras, 2016.

A qualificação urbana por meio dos espaços livres, em especial das praças, se faz quantitativamente para atender especificamente seus moradores, a despeito das possíveis articulações para apropriações cotidianas por público mais amplo. Essa diretriz projetual se apresenta recorrente nas *quadras* de Palmas e prejudica o estabelecimento de relações sociais entre os habitantes da cidade de maneira mais ampliada diminuindo, assim, a quantidade e diversidade dos usuários.

Em um recorte analisado na região central, a oeste da Praça dos Girassóis, percebese uma exceção à regra. A Quadra 105 Norte se abre ao sistema viário estrutural que a atravessa no sentido leste oeste por meio de um eixo de integração mais voltado ao pedestre, situando nele uma praça que oferece maior legibilidade aos pedestres e o espaço mais convidativo à apropriação. No sentido norte sul também ocorre integração interessante, uma vez que outra praça se conecta diretamente à Avenida Juscelino Kubitscheck (JK), integrando a borda da quadra ao seu miolo. Essas decisões projetuais acabam por desconfigurar o modelo introspectivo geralmente adotado nas quadras de Palmas, proporcionando maior permeabilidade em sua forma urbana e com espaços mais interessantes de conexões (figuras 11 e 12).

A Quadra 105 Norte é exemplo de possibilidade de articulação de maneira mais ampla dos espaços livres intraquadras com o entorno, apresentando espaços convidativos e democráticos, ainda que em sua porção norte essa articulação seja diminuída. Os lotes lindeiros dessa quadra, apesar de voltarem seus fundos às avenidas, têm apresentado transformação de uso residencial para comercial com suas frentes para a avenida, principalmente em frente ao Shopping Capim Dourado (figura 13). Cabe



Figura 11 Imagem aérea da área de estudos – região central oeste. Fonte: Google Earth, 2016. Adaptado pelas autoras.



Figura 12 Mapa de Usos da área em estudo – região central oeste. Elaborado pelas autoras, 2016.



Figura 13 Abertura de fundo de lote com função comercial em frente ao Shopping. Fonte: acervo autora, 2016.



Figura 14 Portaria de edifício articulada ao espaço público em frente à praça. Fonte: acervo autora, 2016.

ressaltar que essa quadra ainda se encontra em processo de ocupação, mas já apresenta importantes adequações quanto às relações entre espaços públicos e privados, como as portarias dos edifícios mais integradas com o espaço público (figura 14). As fachadas dos edifícios com articulações mais abertas e diretas com as ruas e calçadas tornam a paisagem urbana mais interessante e contribui para que as pessoas se apropriem dos espaços públicos⁹.

Já os projetos das Quadras 107, 207 e 203 Norte seguem os princípios de grande parte das demais quadras da cidade, internalizando os espaços livres de lazer e dificultando sua apropriação para as pessoas que não são moradoras da quadra. Isso faz com que os espaços públicos sejam menos democráticos e restrinjam as trocas sociais.

⁹ Cf. estudos sobre os efeitos da forma urbana no comportamento social em NETTO (2014).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As vias são importantes elementos do sistema de espaços livres. Relacionandose entre si e com outros componentes e outros sistemas, cumprem importante papel funcional e organizacional do espaço urbano. Articuladas ao espaço construído, as vias desempenham papel fundamental à vida cotidiana, à constituição da paisagem urbana e à apropriação do espaço público.

Em Palmas, o sistema viário estrutural foi delineado com foco prioritário na distribuição de fluxos, carregando ainda uma herança rodoviarista. Suas funções voltadas à fruição se dão de maneira limitada devido às grandes dimensões espaciais, mais adequadas ao veículo, e às conexões restritas e inadequadas ao pedestre, prejudicando as interações sociais e inibindo a apropriação dos espaços públicos.

A experiência corporal na cidade faz parte do processo cognitivo que se desdobra em percepção, juízo, memória, imaginação, ação e afeto. Palmas possui população relativamente desenraizada e com costumes muito diversos, ainda não possui identidade e memória coletiva, tampouco hábitos construídos em uma história mais alongada. Nesse caso, a apropriação dos espaços públicos se torna ação fundamental na consolidação desse caminho.

Porém, há grandes dificuldades para que essa experimentação se realize, fruto, dentre outras coisas, da baixíssima densidade populacional que dilui os encontros. No caso de Palmas, o desenho da cidade tem papel fundamental nessa temática pela intensidade com que ele definiu da ocupação urbana, ora colaborando, ora inibindo a apropriação dos espaços públicos.

O estudo da morfologia das *quadras* de Palmas mostrou que se tem repetido o modelo que polariza as praças nos miolos de *quadra* de maneira desarticulada ao sistema viário principal e pouco convidativo ao transeunte. Por outro lado, a Quadra 105 Norte se apresentou como exceção a essa regra, demonstrando uma alternativa ao modelo da cidade formada pela composição de unidades de vizinhança introspectivas. Como apregoava Jacobs (2000, p.125), "Devemos refutar qualquer modelo que encare os bairros como unidades autossuficientes ou introvertidas", pois eles perdem força enquanto espaços que geram interação social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. O lugar da Arquitetura depois dos Modernos. São Paulo: EdUSP, 2000.

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

GRUPOQUATRO. **Plano Diretor de Palmas - TO**. Disponível em: http://www.grupoquatro.com.br/site/. Acesso em: abr. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTAGÍSTICA – IBGE. **IBGE - Cidades@.** Disponível em: http://www.s.cidadeibge.gov.br/>. Acesso em: jun. 2017.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001. 144 p. (Edição original em francês, 1968)

NETTO, Vinícius M. Cidade & sociedade: as tramas da prática e seus espaços. Porto Alegre: Sulina, 2014.

OLIVEIRA, Lucimara Albieri de. **Centros urbanos e espaços livres públicos**: produção e apropriação em Palmas-TO. 2016. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PALMAS. Caderno de Revisão do Plano Diretor. 2005. Mimeo.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PALMAS - **GeoPalmas**. **Mapas temáticos**. Disponível em: <geo.palmas.to.gov.br>. Acesso em: mar. 2017.

QUEIROGA, Eugenio Fernandes. **Dimensões Públicas do Espaço Contemporâneo**. 2012. 284 p. Tese (Livre-Docência em Arquitetura e Urbanismo) — Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

QUEIROGA, E.F.; CUSTODIO, V.; CAMPOS, A.C. (et al.). Os espaços livres e a esfera pública contemporânea: por uma conceituação considerando propriedades (públicas e privadas) e apropriações. In: TÂNGARI, V.; ANDRADE, R.; SCHLEE, M. (orgs). Sistema de Espaços livres: O cotidiano, apropriações e ausências. Rio de Janeiro: PROARQ/FAU/UFRJ, 2009, p. 84-99.

SILVA, Valéria Cristina Pereira da. **Girassóis de pedra**: metáforas de uma cidade em busca do tempo. 2008. 239f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista -FCT/UNESP, Presidente Prudente, junho de 2008.