

# PALMAS-TO: A CIDADE COMO “CAPITAL” (SESSÃO TEMÁTICA 1)

**Mariana Verdolin dos Santos**

Universidade de Brasília | mariverdolin20@gmail.com

**Frederico Rosa Borges de Holanda**

Universidade de Brasília | fredholanda44@gmail.com

**Valério Augusto Soares de Medeiros**

Universidade de Brasília, Câmara dos Deputados | vaugusto@unb.br, valerio.medeiros@camara.leg.br

---

## Sessão Temática 01: Produção do espaço urbano e regional

---

**Resumo:** A cidade de Palmas, planejada em 1989 para ser a capital do Tocantins, foi concebida com um projeto baseado em alguns dos paradigmas do urbanismo moderno e não previa um planejamento para o interior das quadras residenciais. Como resultado, houve disparidades no processo de ocupação destas áreas: muitas foram ocupadas a partir da venda de lotes, com o anseio de atender o capital imobiliário; concomitantemente, assentamentos irregulares surgiram em áreas de expansão e preservação ambiental, o que levou o governo a doar lotes em três quadras residenciais para construção de casas populares, atendendo a parcelas de mais baixa renda. O objetivo deste estudo é comparar o capital arquitetônico resultante num e noutro caso, e aferir aspectos da configuração urbana mais ou menos favoráveis à urbanidade nestes espaços. Isso será feito a partir de métodos de pesquisa da Sintaxe Espacial, com a produção de mapas axiais, de segmentos e de visibilidade dessas quadras.

**Palavras-chave:** Palmas; Urbanidade; Quadras residenciais; Capital Arquitetônico; Sintaxe Espacial.

## **PALMAS (TO): THE CITY AS A “CAPITAL”**

**Abstract:** *The city of Palmas, planned in 1989 to be the capital of Tocantins, was conceived with a project based on some of the paradigms of modern urbanism and did not include a design for the interior of the residential blocks. There were disparities in the occupation process of these areas: many were occupied through the sale of plots, with the aim of serving the building capital; at the same time, irregular settlements emerged in areas of expansion and environmental preservation, which led the government to donate plots in three residential blocks for the construction of low-income housing, serving low income layers. The purpose of this study is to compare the architectural capital resulting from both cases, and measure aspects of its urban configuration more or less favorable to urbanity in these spaces. This will be done using Space Syntax research methods, with the production of axial, segment and visibility maps of these blocks.*

**Keywords:** *Palmas; Urbanity; Residential blocks; Architectural capital; Space syntax.*

---

## **PALMAS (TO): LA CIUDAD COMO “CAPITAL”**

**Resumen:** *La ciudad de Palmas, planificada en 1989 para ser la capital de Tocantins, se concibió con un proyecto basado en algunos de los paradigmas del urbanismo moderno y no incluyó la planificación del interior de los bloques residenciales. Hubo disparidades en el proceso de ocupación de estas áreas: muchas fueron ocupadas mediante la venta de parcelas, con el objetivo de atender al capital inmobiliario; al mismo tiempo, surgieron asentamientos irregulares en áreas de expansión y preservación ambiental, lo que llevó al gobierno a donar parcelas en tres bloques residenciales para la construcción de viviendas populares, atendiendo esas familias más pobres. El objetivo de este estudio es comparar el capital arquitectónico resultante en los dos casos, y evaluar los aspectos de su configuración urbana que pueden ser más o menos favorables a la urbanidad. Para ello se utilizarán métodos de investigación de Sintaxis Espacial, con la elaboración de mapas axiales, de segmentos y de visibilidad de estas manzanas.*

**Palabras clave:** *Palmas; Urbanidad; Bloques residenciales; Capital arquitectónico; Sintaxis espacial.*

## INTRODUÇÃO

No Brasil, o século XX foi marcado por um forte movimento de colonização e urbanização do território do Centro-Norte. De acordo com Adrián Gorelik (2005), na época, este era um dos locais mais propício para serem testadas as ideias propostas pelo modernismo para as questões urbanas, pois aqui havia terras vazias e capital de empreendimento, além de uma vontade política de interiorização. As novas cidades, ávidas por progresso e modernização, são legitimamente a materialização da utopia criada pela cultura capitalista moderna (Santos, 1988).

Palmas, no estado do Tocantins, se insere nesse processo como um dos exemplos mais recentes de cidade planejada no Brasil, fundada em 1989. Ao estudar seu desenvolvimento e ocupação, ocorridos de forma acelerada e com forte influência da ação governamental, é possível verificar as consequências da racionalização do planejamento nas formas de ocupação dos espaços. A capital foi dividida, no projeto urbanístico, em fases de ocupação, pelas quais a cidade deveria se expandir a partir de centro cívico. Os primeiros governos, ainda no início da construção da cidade, venderam grande parte dos lotes nas áreas de expansão para empresas privadas. Logo, as quadras mais centrais foram ocupadas pela parcela da população que tinha condições de comprar um imóvel e, devido à falta de alternativas habitacionais mais econômicas, ocupações irregulares tomaram conta de parte das áreas de preservação ambiental. No início da década de 1990, por meio de ações públicas com o objetivo de erradicar essas ocupações irregulares e manter a preservação dos vales dos rios, um terreno equivalente a três quadras residenciais, próximo ao centro da cidade, foi doado a famílias de baixa renda.

Dentre as quadras que surgiram devido a doações de terrenos pelo governo e aquelas que foram ocupadas por meio da venda de lotes, é possível observar diferenças na configuração urbana capazes de favorecer ou prejudicar a urbanidade? Com o objetivo de responder a essa pergunta, este trabalho se propõe a executar uma análise comparativa, utilizando-se de métodos da Sintaxe Espacial (Teoria da Lógica Social do Espaço), de duas quadras residenciais em Palmas, uma ocupada por meio da doação de lotes (305N) e outra pela compra de terrenos (605S). Variáveis geométricas e topológicas são investigadas. Antes disso, será feita uma apresentação dos fundamentos da teoria, do método e da técnica, acompanhada de uma revisão histórica do desenvolvimento urbano da cidade, para entender a influência tanto do projeto urbanístico de concepção, quanto das ações governamentais e econômicas em sua configuração urbana.

Para as discussões, o estudo é apoiado na taxonomia de capitais proposta por Holanda (O verdadeiro, o bom e o belo, 2022), para entender os agentes e as resultantes da produção dessas novas cidades. Os resultados, além disso, são confrontados com alguns dos paradigmas do urbanismo moderno propostos por Ficher e Palazzo (2007), juntamente com aqueles de formalidade e urbanidade definidos por Holanda (2022). Além disso, os achados são dialogados com estudos já realizados sobre a cidade, tanto sobre o projeto urbanístico, a

partir do texto de Teixeira (2009), um dos autores da proposta, quanto sobre a conformação da capital ao longo do tempo, disposta em Coccozza (2007), Holanda e Vasconcellos (2007) e Bazzoli (2019), no intuito de compreender de qual maneira tais paradigmas foram aplicados no planejamento do assentamento e seus desdobramentos.

## FUNDAMENTOS DA TEORIA, DO MÉTODO E DA TÉCNICA

Na segunda metade do século XX, mais especificamente entre 1966 e 1979, que marcam o início da Operação Amazônia e o fim do Programa Nacional de Desenvolvimento, ocorreu uma forte tensão para a expansão das fronteiras econômicas brasileiras de colonização das regiões Norte e Centro-Oeste do país (Trevisan, 2020). O autor explica que estas ações governamentais, juntamente com articulações do capital privado, foram responsáveis pela criação de novas infraestruturas e, conseqüentemente, pelo processo de urbanização deste território. De tal modo, surgiram cidades novas<sup>1</sup>, criadas intencionalmente para ocupar o território colonizado, até então entendido como vazio e pouco explorado.

Essa dinâmica de construir novos centros urbanos não é exclusividade brasileira, trata-se de uma visão europeia que, no século XX, via a América Latina como um laboratório de experimentação social e política, onde toda inovação e progresso abrem caminho por meio de uma violência cultural produtiva<sup>2</sup> (Gorelik, 2005, p. 113). O continente latino-americano aparentava ser o lugar em que os ideais da modernização poderiam ser efetivamente concretizados.

No início do século XX, o movimento modernista propôs novos paradigmas para o planejamento urbano, dentre os quais podemos citar a monumentalidade, o rodoviarismo e o zoneamento rígido (Ficher; Palazzo, 2007). Entretanto, na Europa, onde se encontrava a maioria dos modernistas pioneiros, era difícil aplicar e testar estes paradigmas, visto que as cidades já haviam sido consolidadas há séculos. Segundo os autores, a aplicação do urbanismo moderno no continente implicava a demolição e reconstrução de extensivas parcelas urbanas existentes, as chamadas *urban renewals*.

As reformas do *urban renewal* geravam altos custos aos governos europeus, que no pós-guerra se encontravam em uma situação financeira pouco favorável para financiar tais empreendimentos. Foi na América Latina que os paradigmas do urbanismo moderno tiveram a oportunidade de serem postos à prova integralmente. No século XX, a maioria dos países latino-americanos estavam sob regimes políticos autoritários<sup>3</sup>, que, juntamente com a elite da época, se articulavam para ocupar e urbanizar o território sob um discurso nacionalista. Logo, neste continente havia tudo aquilo que os modernistas precisavam para testar suas teorias: terras vazias<sup>4</sup> e capital empreendedor. Este segundo subsídio era essencial para que a história assim fosse feita, pois a história das cidades se explica fundamentalmente pela economia: existe um grande motor, uma grande consequência, e uma série de consequências secundárias (Delgado, 2021).

Considera-se aqui também, em uma perspectiva teórica, a divisão proposta por Holanda (2022) para as macroestruturas sociais, baseado no conceito de capital de Pierre Bourdieu (1984), complementado pelo axioma central da Sintaxe Espacial<sup>5</sup>. De tal forma, o autor propõe a existência de três macroestruturas sociais: 1) infraestrutura de produção de bens, formada pelo *capital econômico*, de produção, circulação, distribuição e consumo de bens materiais; 2) superestrutura política e ideológica, formada pelo *capital político*, com capacidade de tomar ou influenciar decisões, com poder sobre si e os outros, o *capital ideológico*, composto por regras universais, e o *capital cultural*, que trata dos valores e hábitos particulares; e 3) estrutura socioespacial, formada pelo *capital social*, de sistemas de encontros e esquivanças, e o *capital arquitetônico*, que trata do lugar apropriado socialmente.

Associamos aqui o *capital econômico* e o *capital político* ao capital empreendedor citado anteriormente como responsável por investir na construção das cidades novas que surgiram na América Latina no século XX. O resultado de tais empreendimentos, os novos centros urbanos, é associado ao *capital arquitetônico*. Fundamentado na Teoria da Sintaxe Espacial (Hillier; Hanson, 1984), entende-se que a arquitetura dos lugares afeta a sociedade assim como é afetada por ela. Eis então a relação que se busca analisar: as resultantes do capital arquitetônico, como produto do capital político e econômico, ao mesmo tempo que incidente sobre o *capital social* dos sujeitos.

Para fins de definir categorias de análise (método), como critérios de avaliação do capital arquitetônico articulado ao capital social, ou seja, da estrutura socioespacial, sugerimos que a realidade socioespacial pode ser lida mediante dois paradigmas:

“1) *formalidade* implica grandes espaços, descontinuidades por grandes distâncias ou terra desocupada ou por uma proliferação de barreiras que definem enclaves urbanos, transições complexas entre interiores e exteriores, especialização dos lugares para certas práticas, uso esparsos dos espaços públicos na vida cotidiana e sua ocupação apenas em circunstâncias especiais, separação no espaço e no tempo de sujeitos sociais diversos; 2) *urbanidade* implica o oposto em todos os aspectos: assentamentos densos e contínuos, com transições diretas entre dentro e fora, um tecido urbano permeável e variado, espaços públicos usados por muitas e diversas pessoas na vida cotidiana, em resumo, os atributos essenciais da cidade que promove a troca de experiências entre sujeitos sociais diversos e suas práticas variadas.” (HOLANDA, 2022, p. 9)

Este é o enfoque direcionado sobre as quadras residenciais de Palmas, no Tocantins. Uma cidade nova produto do capital político e econômico, cujos capitais social e arquitetônico relacionam-se aos paradigmas de formalidade e urbanidade. A técnica escolhida para avaliar os espaços urbanos quanto a estes paradigmas é a aplicada pela Teoria da Sintaxe Espacial, que compreende a arquitetura como a convergência de espaço e gente, propondo-se a estudar a conexão entre espaços individuais da cidade dentro das variáveis urbanas (Medeiros, 2013). Com a utilização do software Depthmap (Turner, 2004), constituído de técnicas da Sintaxe Espacial, foram produzidos os mapas axiais, de segmentos e de isovistas<sup>6</sup> das quadras 605 Sul e 305 Norte em Palmas, para então fazer uma comparação quantitativa

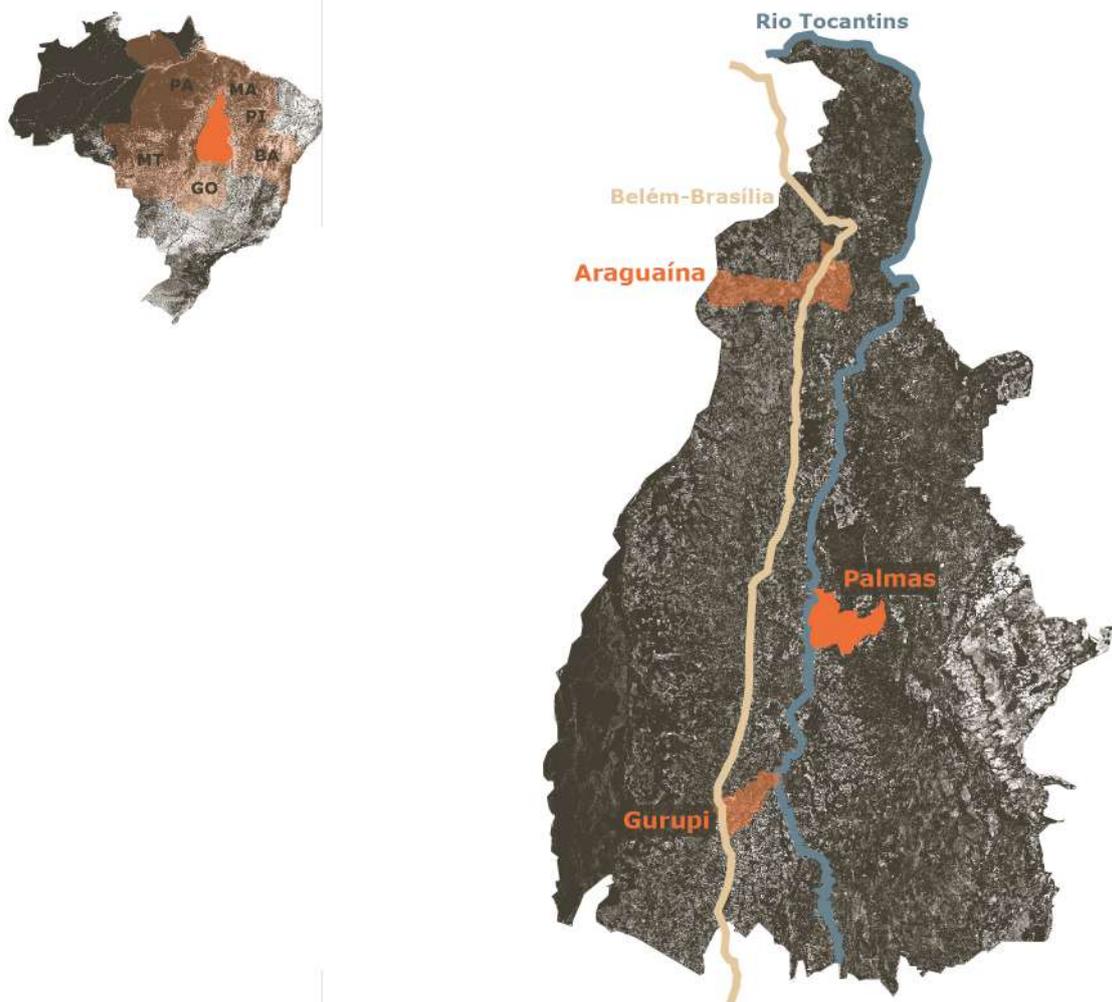
e qualitativa entre elas quanto aos dados das variáveis geométricas, de acessibilidade topológica e legibilidade de cada sistema.

## **A CIDADE COMO CAPITAL: O DESENVOLVIMENTO DE PALMAS**

A cidade de Palmas, no Tocantins, foi fundada em 1989 e surgiu a partir do desejo do governo estadual em atribuir à capital do mais novo estado brasileiro um centro urbano moderno. A opção pela construção de uma cidade nova se afirmava nas aspirações políticas, que pretendiam mitigar conflitos territoriais e garantir a consolidação de um *capital político* mais integrado.

Inicialmente, após ser desmembrado de Goiás, foi pensado em atribuir como a capital do estado uma das cidades já existentes e de relativa importância para economia estadual, que surgiram com a construção da Belém-Brasília – rodovia que atravessa o estado em toda sua extensão norte sul – tais como os municípios de Araguaína e Gurupi (Figura 1). No movimento separatista do Tocantins, as populações das cidades mais antigas, que surgiram ainda no período colonial, tiveram forte participação na reivindicação pela autonomia do estado, entretanto. A maioria delas se encontrava a leste do Rio Tocantins e, com a construção da Belém-Brasília, localizada a oeste do rio, essa região passou por um forte descaso político por parte das autoridades do Goiás, que voltavam seus esforços econômicos para os municípios localizados próximos à rodovia.

Figura 1: Localização de Palmas-TO.



Nota: Localização do terreno escolhido para implantação da cidade, a leste do Rio Tocantins.  
Fonte: Google Earth, com edição dos autores.

Com a criação do novo estado, o então governador da época, Eduardo Siqueira Campos, viu a oportunidade de construir uma cidade nova, no seu centro geográfico e a leste do Rio Tocantins, que fosse um símbolo da integralidade do estado. A estratégia, além de procurar escapar dos protestos contrários, advindos das cidades mais antigas, sobre a escolha por um dos municípios eleitos como alternativas para ser a capital - Araguaína e Gurupi - visava intervir de uma maneira positiva sobre a organização do espaço territorial do Tocantins (Teixeira, 2009).

Após a escolha do local, foi contratada uma equipe para elaborar o plano diretor. O desenho proposto foi de uma cidade organizada em uma macro malha viária, cuja ocupação se iniciaria no centro urbano, onde se localizaria o poder político do estado, e iria ocupando as quadras mais afastadas à medida que a população fosse crescendo até chegar ao seu limite previsto de 3 milhões de habitantes. Além disso, a proposta definia fases de ocupação e buscava o adensamento das áreas urbanas.

No entanto, devido à má gestão política e aos anseios das forças de produção dominantes a formação de Palmas não saiu como planejado e atingiu parâmetros de expansão territorial inimaginados. Em resposta a isso, no início da década de 1990, governos populistas criaram medidas para controlar a expansão urbana.

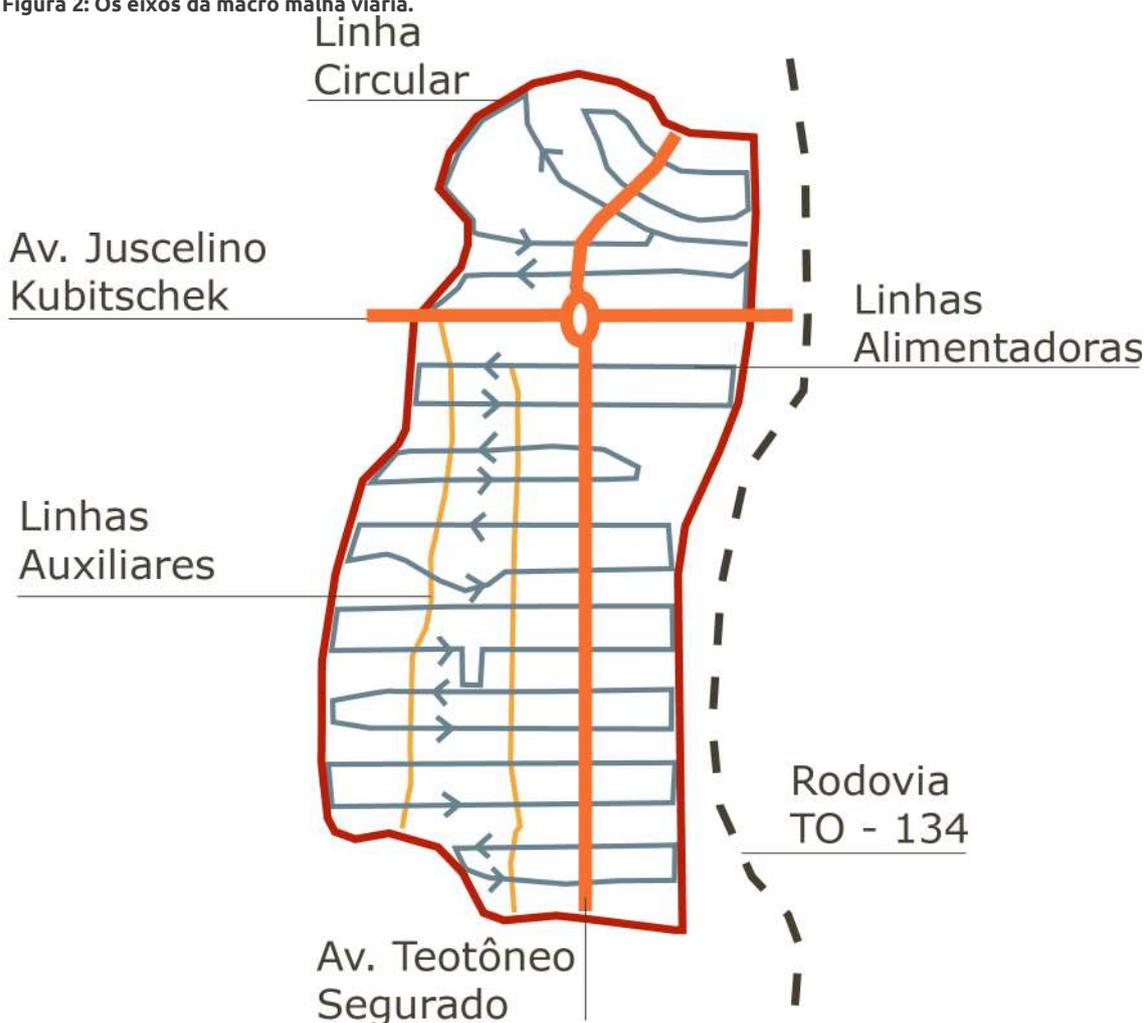
## O CAPITAL ARQUITETÔNICO E A FORMALIDADE

Assim como muitas das cidades novas que surgiram na América Latina no século XX, Palmas foi planejada de acordo com alguns dos paradigmas do urbanismo moderno definidos por Ficher e Palazzo (2007): a monumentalidade, o rodoviarismo e o zoneamento rígido. O projeto foi concebido com base na definição de uma macro grelha de vias que delimitaria os bairros e garantiria a conexão entre eles, proporcionando continuidade nos corredores de ruas e espaços públicos. A ideia era construir a cidade em fitas de quadras para evitar a formação de vazios urbanos. Porém, a maneira como tais paradigmas foram aplicados no projeto fez com que o resultado alcançado fosse o inverso do que era pretendido.

O próprio termo “macro malha/macro grelha” utilizado no memorial descritivo para definir o sistema de ruas (ou melhor dizendo: avenidas) da cidade é um indicador da forte monumentalidade do partido urbano. As quadras delimitadas por este sistema estão contidas em um quadrilátero de aproximadamente 50 hectares<sup>7</sup> e no projeto não era previsto um planejamento urbano para o interior das quadras, haveria flexibilidade na implantação. Portanto, o desenho se propunha a estabelecer apenas as estratégias de *formalidade* – associada à monumentalidade, com a formação de grandes espaços, descontínuos por grandes distâncias – e deixava o paradigma da *urbanidade* para ser eventualmente definido a *posteriori*, contido nas áreas internas das quadras.

A monumentalidade no urbanismo moderno se utiliza de técnicas mais antigas, habituais no período barroco, como a axialidade, a simetria, a clara distinção dos espaços de poder, os edifícios isolados e a criação de marcos visuais. Todas essas técnicas foram utilizadas no projeto urbanístico de Palmas. A axialidade se encontra na conformação da macro malha viária, que define a criação de eixos nos sentidos Norte-Sul e Leste-Oeste. As principais avenidas da cidade – Teotônio Segurado e Juscelino Kubitschek – são os eixos cartesianos que definem os eixos de simetria do projeto (Figura 2). As últimas três técnicas podem ser encontradas na conformação da Praça dos Girassóis, localizada no ponto de encontro das duas avenidas.

Figura 2: Os eixos da macro malha viária.



Fonte: Grupo Quatro, com edição dos autores.

A implantação da praça está relacionada ao enaltecimento do espaço destinado à encenação do *capital político* dominante dentro do tecido urbano, criando uma clara distinção dos espaços de poder. O próprio governador da época solicitou que o Palácio do Governo do Estado fosse construído sobre o pequeno morro que havia na área, que era relativamente plana, recebendo maior destaque e visibilidade, buscando a conformação de um marco visual (Fernandes, 2011). Entretanto, a maneira como a praça foi concebida não permitiu que recebesse o destaque que se pretendia atingir na paisagem.

A praça ocupa pouco mais de 63 hectares<sup>8</sup>, um retângulo de 850 metros no eixo norte-sul e 740 metros no sentido Leste-Oeste (Figura 3). As edificações presentes na praça estão distribuídas isoladamente em subgrupos de acordo com suas funções e nenhuma delas ultrapassa o gabarito de quatro pavimentos de altura. Dessa forma, a dimensão dos edifícios e as distâncias que os separam não atribuem à praça a qualidade de fechamento da paisagem, necessária para gerar o sentimento de estar dentro de um lugar ainda que a céu aberto (Holanda; Vasconcellos, 2007). Esse efeito é perceptível quando, ao caminhar pela praça, os

edifícios perdem destaque em meio a paisagem vasta, mesmo que seja uma obra arquitetônica feita por Oscar Niemeyer, no caso, o Museu da Coluna Prestes (Figura 4).

**Figura 3: A Praça dos Girassóis.**



Nota: Dimensões da praça e edifícios que nela se encontram.  
Fonte: Google Earth, com edição dos autores.

**Figura 4: Museu da Coluna Prestes.**



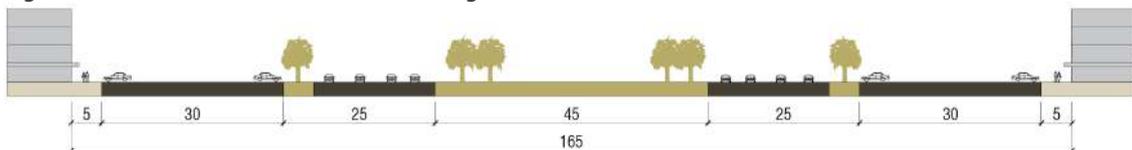
Nota: Obra de Oscar Niemeyer localizada na Praça dos Girassóis.  
Fonte: Acervo dos autores, 2022.

Quanto ao paradigma do rodoviarismo, este acompanha a monumentalidade na conformação da macro malha viária. São utilizadas estratégias de sistemas rodoviários para solucionar os

encontros dos eixos de conformação da cidade: as rotatórias. No Plano Diretor Palmas, cruzamentos com semáforos estão apenas na Avenida Teotônio Segurado. As demais avenidas convergem na conformação de uma área circular subutilizada, com mais de dois mil metros quadrados, a cada 700 metros de extensão.

A monumentalidade, juntamente com o rodoviarismo, é responsável também pelo superdimensionamento das vias que compõem a macro malha viária da cidade. A distância entre fachadas na avenida principal – Teotônio Segurado - é de 165 metros, composta por dois conjuntos de quatro faixas de rolamento, um canteiro central de 45 metros de largura e dois bolsões de estacionamento com 30 metros de largura e calçadas de 5 metros para os pedestres (Figura 5). As demais avenidas possuem dois conjuntos de três faixas de rolamento com canteiro central de 5 metros de largura, e as calçadas variam de acordo com a configuração urbana da quadra em que se encontram.

**Figura 5: Corte viário da Avenida Teotônio Segurado.**

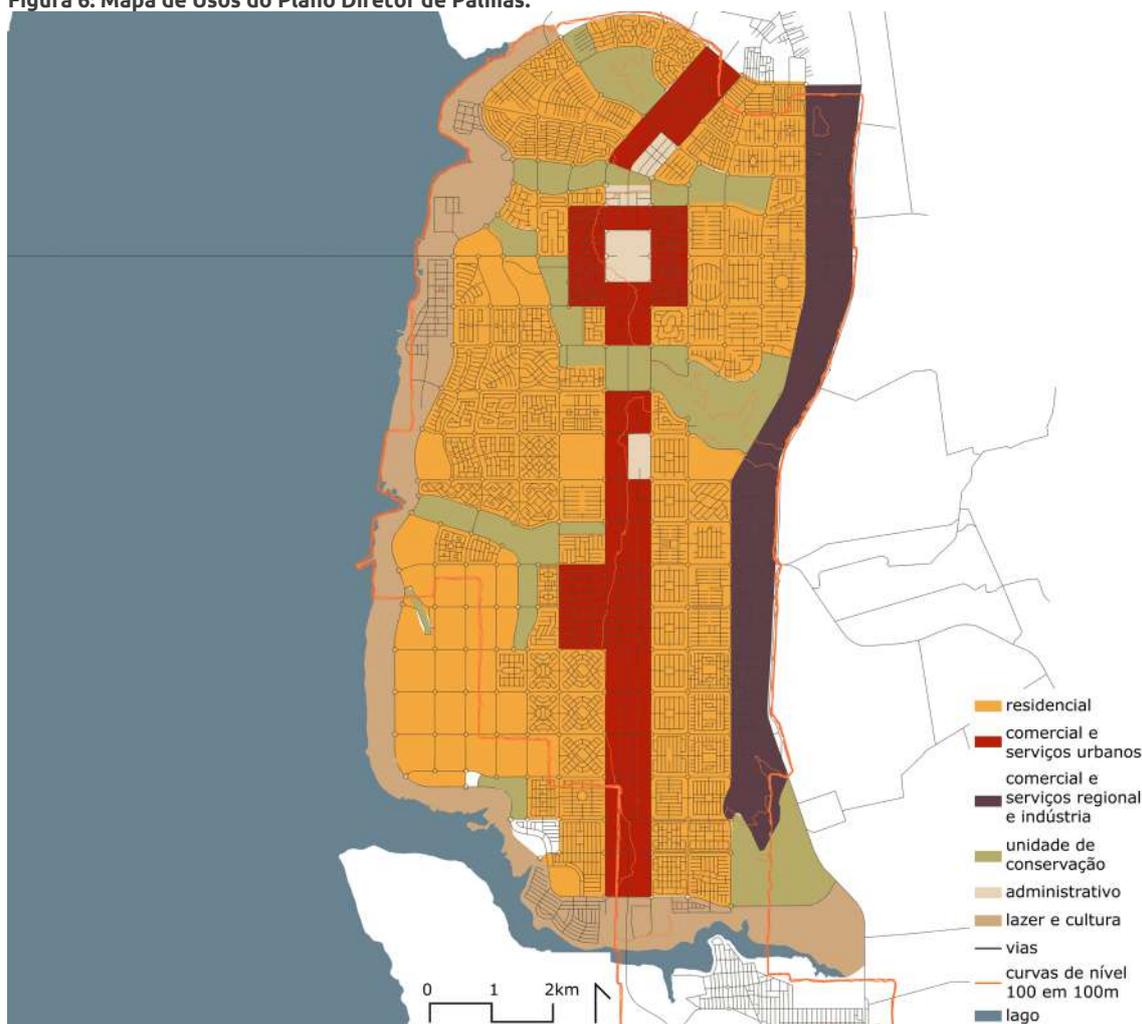


Fonte: Elaboração dos autores.

Quando a estratégia da monumentalidade é aplicada ao tecido urbano como um todo, ela perde o seu propósito de criar espaços propícios para a manifestação da formalidade. Isso porque, ao alargar todas as vias estruturadoras do sistema, perde-se a noção de hierarquia, e ao invés de realçar um espaço específico em detrimento de outros, todos passam a ser irrelevantes pela sua similaridade e monotonia. O superdimensionamento dos espaços públicos em Palmas resultou na conformação de uma cidade repleta de vazios infecundos e onde não há nenhum visual de interesse que efetivamente se configure como relevante na paisagem (Holanda; Vasconcellos, 2007).

O projeto urbanístico também utilizou da macro malha viária para aplicação do paradigma do zoneamento rígido. A partir da estrutura de quadras, definem-se as zonas residenciais (que têm predominância do planejamento), concentram-se os usos de comércio e serviços na avenida principal e os usos industriais na rodovia que contorna a cidade a leste (Figura 6). Além disso, a proposta visava demarcar áreas de preservação ambiental que serviam como limites para a expansão urbana – os vales dos rios que cruzam a cidade foram transformados em parques lineares. Por fim, as áreas que margeiam o lago foram destinadas ao uso de lazer. A partir dessa distribuição é possível perceber a axialidade do projeto.

Figura 6: Mapa de Usos do Plano Diretor de Palmas.



Fonte: Instituto Municipal de Planejamento Urbano de Palmas (IMPUP), com edição dos autores.

A partir desse eixo, o Plano Diretor de Palmas definia cinco fases para o desenvolvimento urbano (Figura 7), determinando áreas que deveriam ser ocupadas à medida que a densidade atingisse os níveis desejados (Teixeira, 2009). O objetivo era de que a cidade crescesse em direções específicas, começando pelo centro e se espalhando em direção aos limites urbanos determinados, para reduzir os custos de instalação da infraestrutura urbana. No entanto, como veremos na seção seguinte, a distribuição da cidade em um tecido urbano superdimensionado, associado à especulação imobiliária, resultou em uma estrutura dispersa, de baixa densidade, e repleta de vazios urbanos.

Figura 7: Planejamento da expansão urbana de Palmas em fases de ocupação.



Fonte: Instituto Municipal de Planejamento Urbano de Palmas (IMPUP), com edições dos autores.

## O CAPITAL SOCIAL E A OCUPAÇÃO DA CIDADE

Após três décadas desde a fundação, é possível perceber que a ocupação urbana de Palmas não se deu como o esperado pelo Plano Diretor, ao contrário, ocorreu de forma desordenada e baseada nos interesses do *capital político* e *econômico hegemônicos*. A ganância dos governos em se beneficiar financeiramente com a venda de loteamentos para empresas privadas contribuiu acentuadamente para que o crescimento se constituísse como exemplo de um dos maiores equívocos de planejamento do Brasil e até mesmo do mundo (Bazzoli, 2019). Para Lira (2011) Palmas representa o exemplar de desorganização, de caos urbano – caos que tem uma lógica, pensada para atender os interesses das forças produtivas dominantes – patrocinado por um capitalismo selvagem que nunca mensura as consequências de sua selvageria, mas que sabe sim o que está fazendo.

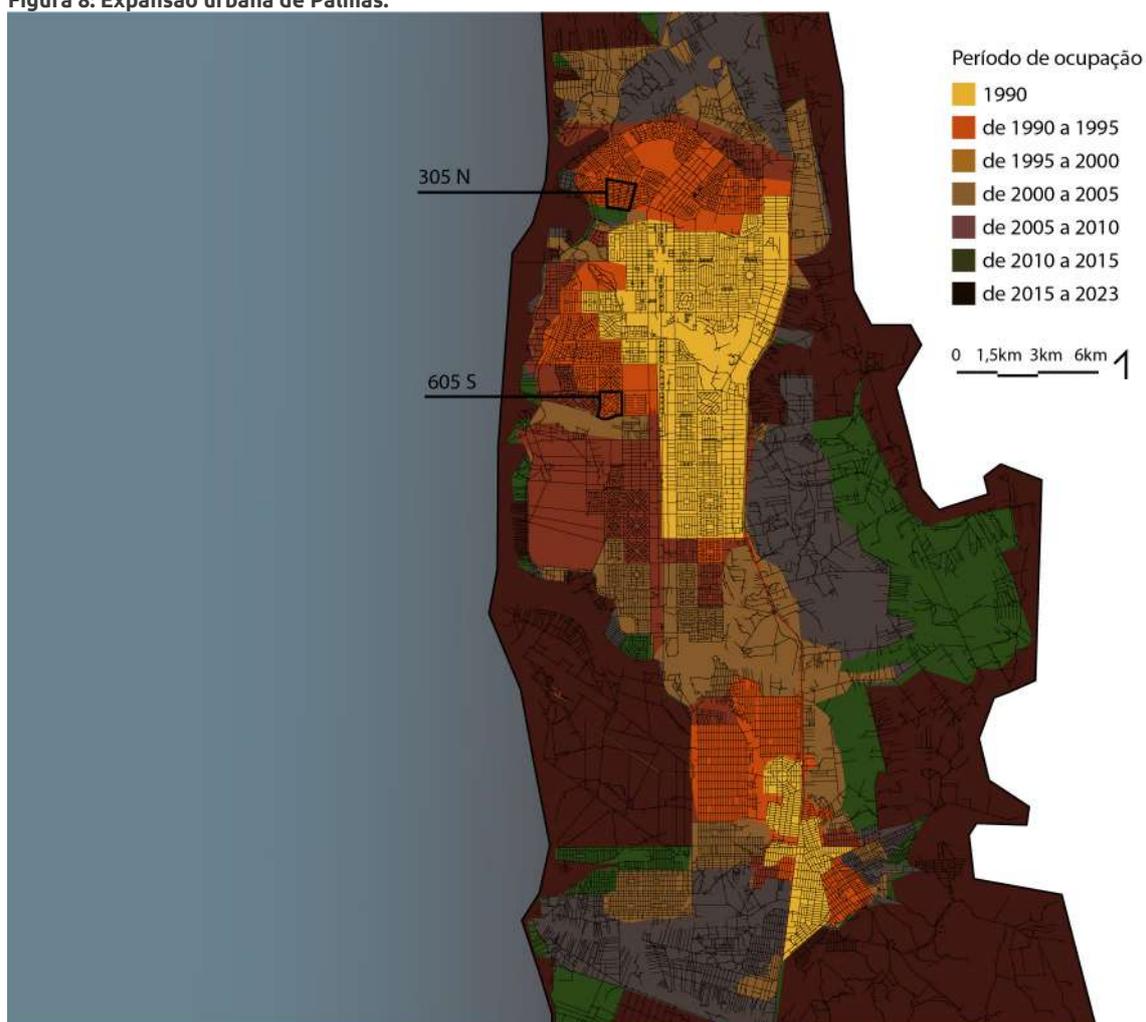
Uma das estratégias que contribuíram para a segregação socioespacial nas cidades modernas está no paradigma do zoneamento rígido. No início do século XX, havia uma necessidade urgente de reorganizar os centros urbanos sob a justificativa higienista de uma abordagem segregacionista. A ideia de que pessoas, atividades e usos deveriam ser bem classificados e

discriminados em seus devidos lugares era (e ainda é) um dos princípios norteadores do planejamento urbano no país e no mundo.

Entre 1990 e 1993, menos de cinco anos após a fundação de Palmas, já havia ocupações ocorrendo na zona de expansão sul, prevista no plano diretor para ser urbanizada somente na quinta fase de expansão (Figura. 8). O resultado foi a concentração de grande parte da população de baixa renda em bairros muito distantes do centro administrativo da nova capital (Figura 9). Quando o *capital arquitetônico* é produzido para atender aos anseios do *capital político e econômico hegemônicos*, o *capital social* busca maneiras de ser encenado no espaço nos interstícios da ordem dominante. Isso implicou a ocupação desordenada de Palmas e é responsável pela segregação socioespacial da expansão urbana, assim como ocorreu na maioria das cidades latino-americanas, construídas no século XX, a partir de um projeto modernista.

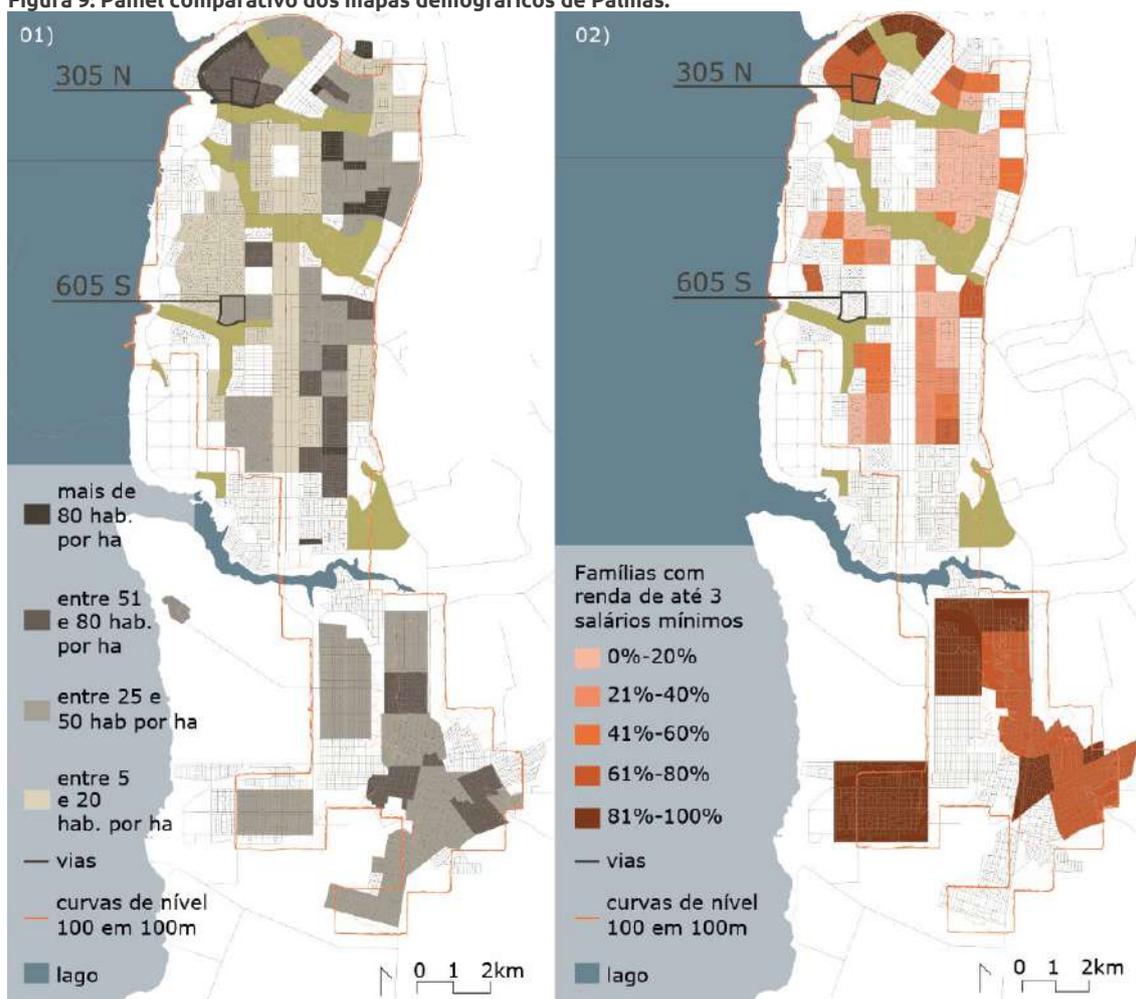
A grande cidade latino-americana caracteriza-se assim pela violência e pela desordem da sua expansão demográfica e física. Cresce de forma irregular, hipertrofia sem direção, combina densidade excessiva com falta de verdadeiros centros, estrutura e identidade. Densidades populacionais excessivas coexistem com densidades insuficientes. A dispersão reforça o aumento contínuo do custo dos bens e serviços por pessoa atendida. A urbanização não modifica nem destrói as forças e estruturas do atraso; Ele se integra a elas e os reforça. (GORELIK, 2022, p.34, tradução nossa)

Figura 8: Expansão urbana de Palmas.



Fonte: Elaboração dos autores, com dados de Medeiros (2023).

Figura 9: Pannel comparativo dos mapas demográficos de Palmas.

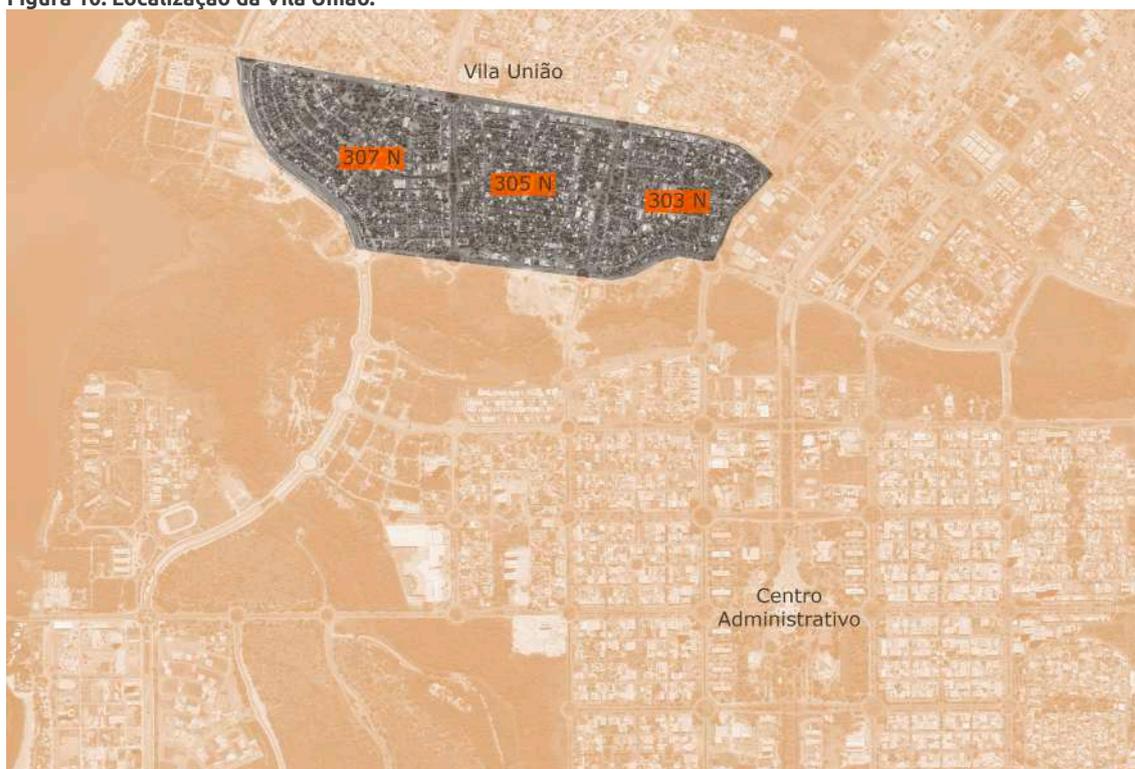


Nota: (01) densidade habitacional por quadras e (02) renda familiar média por quadra.  
Fonte: Elaboração dos autores, com dados do GeoPalmas e Oliveira e Menezes (2019).

A cidade que se formou ao longo dos anos caracteriza-se como dispersa, pouco densa e descontínua nos aglomerados urbanos, configurada por um urbanismo linear de deslocamentos com longas distâncias; isso difere integralmente daquilo que foi proposto no Plano Diretor de 1988, que por sua vez previa 3 milhões de habitantes em toda a extensão urbana. O último censo do IBGE (2022) indica que Palmas possui, atualmente, uma população de 334.454 habitantes, ocupando o território já das 5 fases de expansão.

Ainda no início da década de 1990, o governo estadual<sup>9</sup> construiu novos assentamentos, próximos ao centro urbano, nos quais os lotes deveriam ser doados a famílias de baixa renda, como solução para a crescente favelização e periferização que estava ocorrendo. Correspondendo à área de três quadras residenciais – 303, 305 e 307 Norte (Figura 10) – o terreno hoje, já totalmente ocupado, é um dos locais mais vitais da cidade e um dos únicos lugares do plano diretor de Palmas que pode ser chamado de bairro<sup>10</sup>, sendo denominado Vila União.

Figura 10: Localização da Vila União.



Fonte: Google Earth, com edição dos autores.

É possível perceber que há uma diferença na configuração urbana das quadras que foram construídas para acomodar a população de maior renda e aquelas ocupadas por meio de um urbanismo "informal"<sup>11</sup>, como na Vila União. Ou seja, o *capital arquitetônico* adquire qualidades diferentes a depender de quem pretende acomodar, neste comparativo, o *capital econômico hegemônico* ou os arranjos sociais populares. No próximo item, essa contradição será explorada por meio da análise de duas quadras em Palmas: uma construída de acordo com os parâmetros tradicionais da cidade em áreas residenciais e outra que faz parte do complexo da Vila União.

## O CAPITAL ARQUITETÔNICO: UM OLHAR SOBRE A URBANIDADE

O projeto urbanístico de Palmas não previa um planejamento para o interior das quadras residenciais e se limitou apenas a adaptar o projeto ao paradigma de formalidade, a urbanidade seria eventualmente proposta depois no planejamento urbano dessas áreas. Para que um espaço urbano seja favorável à urbanidade, ele deve propiciar o adensamento e a continuidade dos assentamentos, garantindo transições diretas entre dentro e fora, um tecido urbano permeável e variado (Holanda, 2022, p. 9).

Ao caminhar por uma quadra residencial em Palmas, percebe-se que as ruas são cercadas pelas grades das casas e as praças públicas estão vazias de usuários e equipamentos. Além disso, quando se vai de uma quadra a outra próxima, a sensação que se tem é de que a

distância percorrida é longa e cansativa, seja pela falta de árvores e pavimentação adequada, seja pela monotonia visual do percurso. O trajeto passa a impressão de que as quadras funcionam como condomínios fechados, onde os moradores se excluem da vida social e evitam o uso de espaços públicos.

Na Vila União, por outro lado, a experiência de caminhar pelas ruas é diferente. Há vários comércios de bairro ao longo do caminho, dentro das quadras e no espaço de transição entre elas. Além disso, os espaços públicos ociosos são quase inexistentes em comparação com uma quadra tradicional. Os vazios urbanos abrem espaço para a construção de instalações institucionais que atendem às necessidades da comunidade. Como resultado, o conjunto das três quadras tem um caráter de bairro, onde a paisagem se assemelha à de uma cidade mais tradicional (fora dos parâmetros modernistas).

As seções a seguir contemplarão a análise da configuração urbana – *capital arquitetônico* – de uma quadra tradicional em Palmas (605 Sul), construída para atender ao *capital econômico hegemônico*, e de uma quadra pertencente ao bairro da Vila União (305 Norte), construída para atender aos arranjos sociais populares. A seleção desses casos foi baseada em seu período de ocupação, ambas ocupadas em meados da década de 1995, buscando um mesmo recorte temporal para a análise dos dois casos. Ao investigar os aspectos morfológicos das quadras, a distribuição dos usos, a densidade e a disposição das áreas públicas, busca-se investigar a existência de aspectos da configuração urbana mais ou menos favoráveis à urbanidade nestes espaços.

### O CAPITAL ARQUITETÔNICO COMO PRODUTO DO CAPITAL ECONÔMICO HEGEMÔNICO: A QUADRA 605 SUL

As quadras residenciais em Palmas têm uma área de aproximadamente 49 hectares apresentando, em média, 700 m de comprimento na direção Leste-Oeste e 700 m na direção Norte-Sul. Ao calcular a relação entre lotes e as áreas públicas abertas da quadra 605 Sul, a proporção entre elas é de aproximadamente 1/1. Isso ocorre porque essa quadra, como outras na cidade, tem mais de uma praça pública - há quatro praças secundárias e uma praça principal. Essas praças, por sua vez, carecem de equipamentos urbanos, com poucos ou nenhum elemento que incentive as pessoas a permanecerem nesses espaços (Figura 11).

**Figura 11: Praça pública na quadra 605Sul de Palmas.**

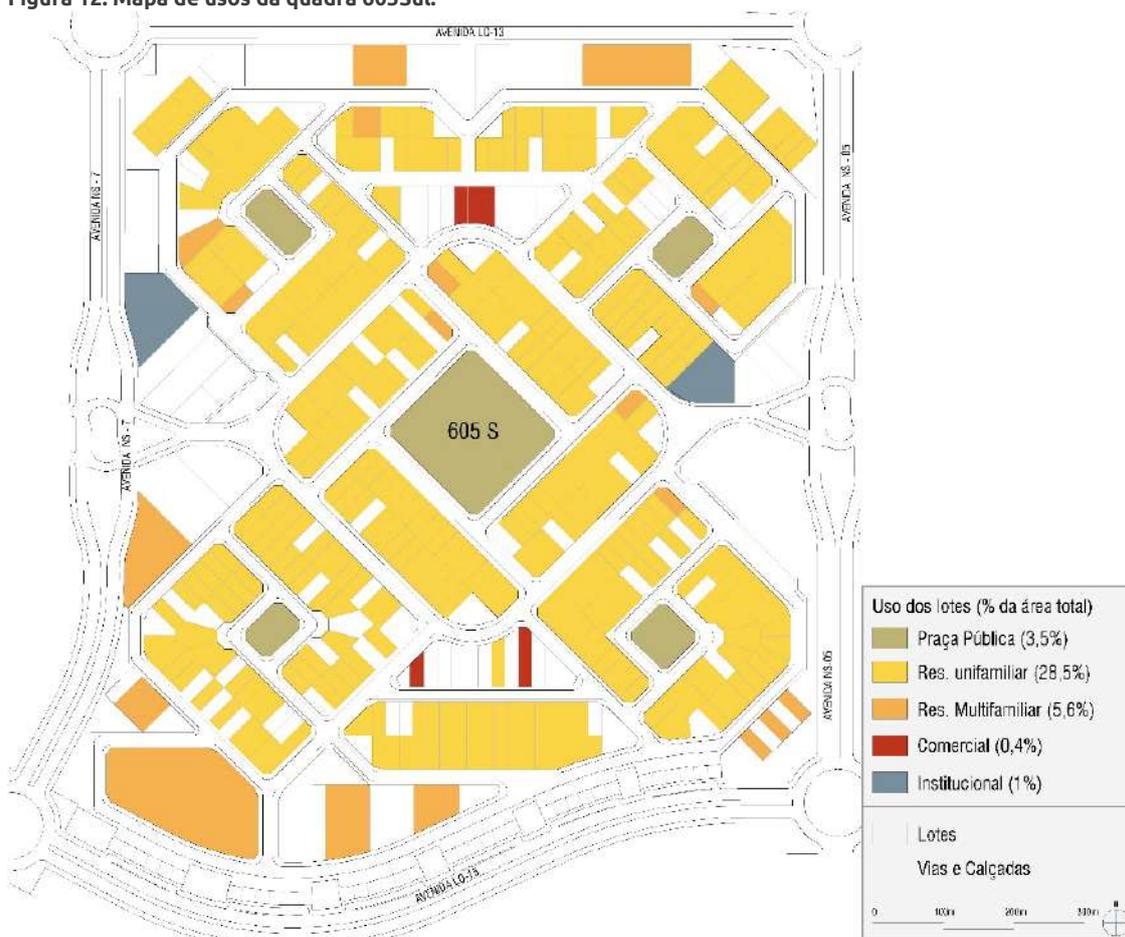


Fonte: Acervo dos autores, 2022.

O projeto do quarteirão o divide em duas zonas, uma mais interna, com lotes de aproximadamente 12x30 m, destinados ao uso residencial unifamiliar (28,5% da área total da quadra). A segunda zona é composta por lotes que circundam os limites do bairro, medindo 36x48 m, direcionados para uso residencial multifamiliar (5,6% da área total da quadra). A predominância de lotes para uso residencial unifamiliar é responsável pela baixa densidade populacional. A densidade da quadra 605S é de cerca de 37 habitantes por hectare (Oliveira; Menezes, 2019). Ao comparar a densidade da 605S com outras quadras ocupadas no mesmo período (Figura 9), com exceção da Vila União, percebe-se que essa é uma das com maior densidade, sugerindo que essas características são comuns às ocupadas a partir da venda de lotes.

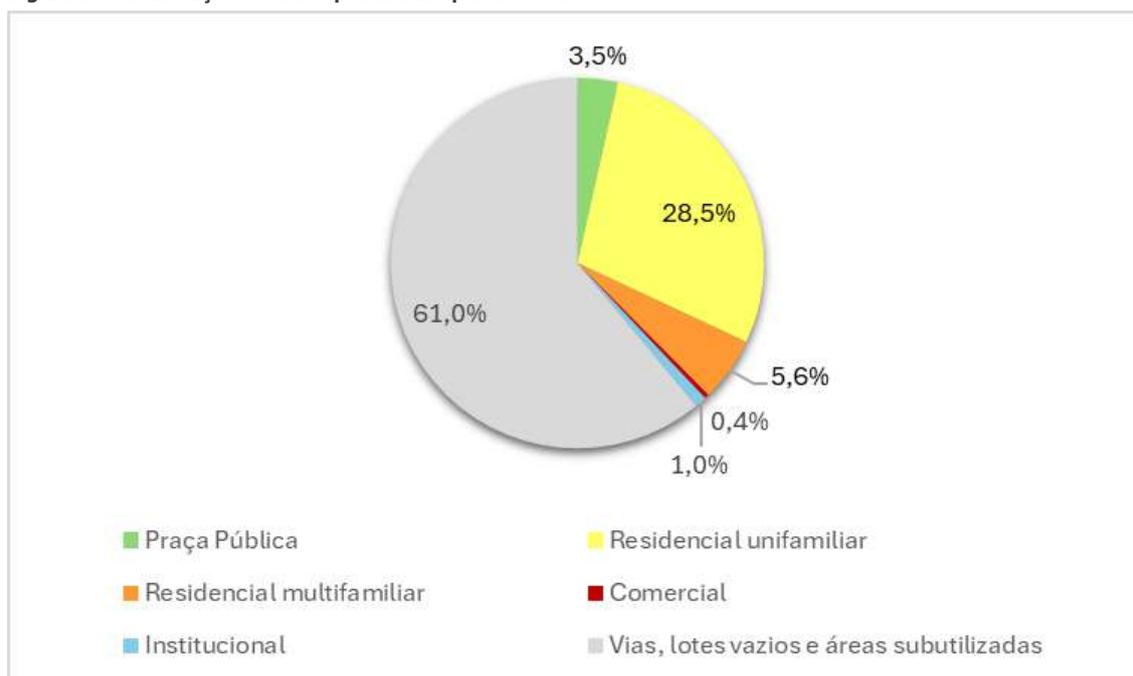
Além disso, quando a distribuição dos usos é analisada (Figura 12 e 13), percebe-se que essa quadra tem poucas instalações comerciais e institucionais (0,4% e 1% da área total, respectivamente). Há apenas alguns pequenos comércios dentro da praça e dois lotes institucionais, ocupados por uma igreja e um clube de lazer. Isso significa que, para ter acesso a serviços essenciais, como escolas e hospitais, os moradores precisam ir a locais mais distantes.

Figura 12: Mapa de usos da quadra 605Sul.



Fonte: Elaboração dos autores, com dados do GeoPalmas.

Figura 13: Distribuição de áreas por uso na quadra 605Sul.



Fonte: Elaboração dos autores.

A quadra tem duas entradas, leste e oeste, conectadas entre si por um sistema viário descontínuo, configurado por um esquema labiríntico de difícil compreensão, com frequentes inflexões de rota e ângulos excessivamente variados (Holanda; Vasconcellos, 2007). Isso dificulta a orientação dos usuários externos (não residentes) e contribui para a sensação de não pertencimento ao local, como nos condomínios fechados. Quando se entra na quadra, tem-se a percepção de entrar em um “mundo diferente” em termos de como a vida é organizada no espaço urbano, associado a um labirinto, sem nenhum caráter identitário (Silva, 2010).

Tais características, podem ser percebidas ao analisarmos os mapas axiais de conectividade e integração do sistema (Figura 14). Aqui foram delimitados todos os eixos de vias (formais e informais) que compõem a 605S, os de cores mais quentes representam os eixos mais conectados/integrados, e os de cores mais frias, os menos. O mapa de conectividade nos demonstra que a via de principal acesso da quadra é a mais conectada e os eixos que compõem os subnúcleos de cada praça interna são os menos conectados. Já no mapa de integração, percebemos que há uma forte significância do “anel” que conecta esses subgrupos entre si e às entradas da quadra. Logo, quanto mais internamente o usuário estiver à quadra, menos acessível serão os trajetos para sair dela, o que colabora com a sensação de se estar em um labirinto. Os mapas de NAIN<sup>12</sup> e NACH<sup>13</sup> (Figura 15) contribuem com essa análise ao indicar o “anel” central como o espaço de maior centralidade e hierarquia dentro do sistema.

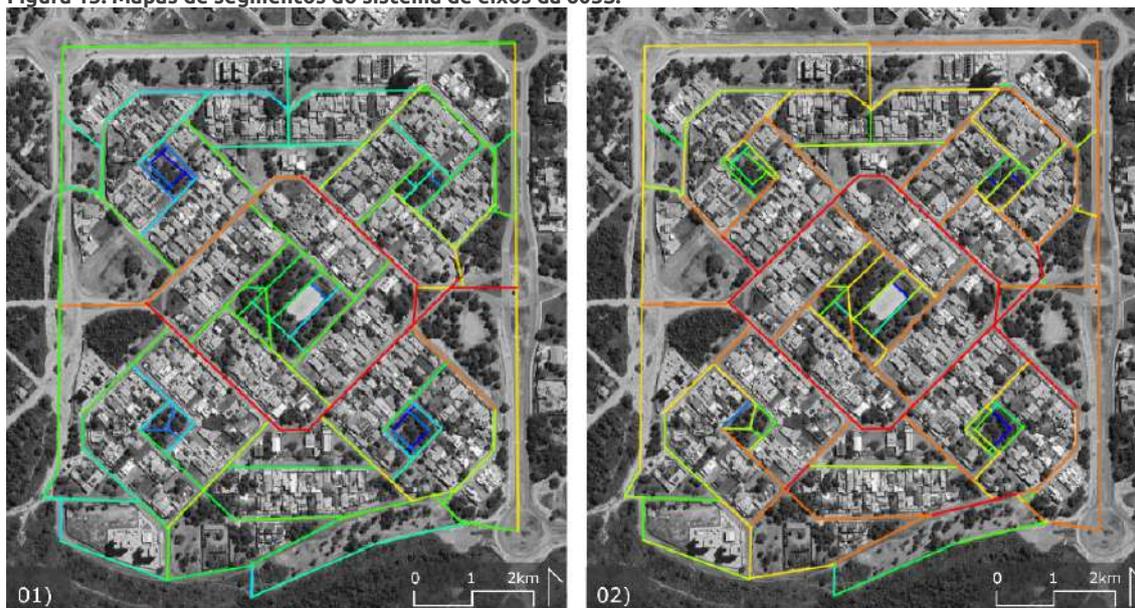
Figura 14: Mapas axiais do sistema de eixos da 605S.



Nota: (01) Conectividade e (02) Integração.

Fonte: Elaboração dos autores, com dados do Google Maps, 2024.

Figura 15: Mapas de segmentos do sistema de eixos da 605S.

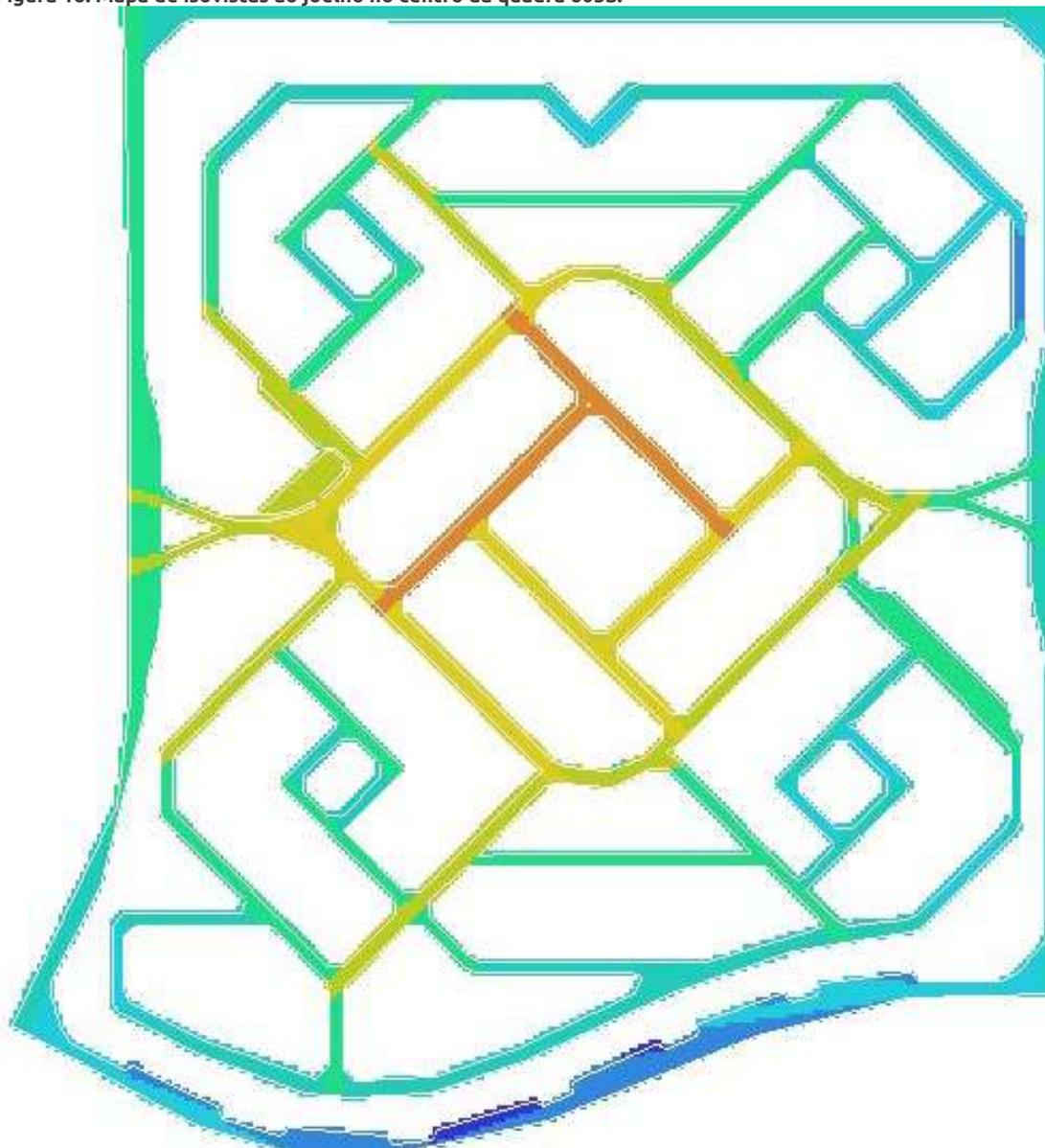


Nota: (01) NAIN e (02) NACH.

Fonte: Elaboração dos autores, com dados do Google Maps, 2024.

Além disso, no mapa de isovistas ao nível do joelho (*Knee Isovists*) (Figura 16), cujas barreiras delimitadas são os canteiros e os desníveis da calçada, ao selecionar um ponto no centro da quadra, a análise sobre o caminho angular mais curto (*Angular Step Depth*), ou seja, com menores inflexões, indica que nenhum dos trajetos mais curtos – cores mais quentes – levam a uma das saídas da quadra. Esse fator contribui para o caráter labiríntico do sistema, pois significa que para sair da quadra o usuário precisará passar por um trajeto com várias mudanças de direção.

Figura 16: Mapa de isovistas ao joelho no centro da quadra 6055.



Fonte: Elaboração dos autores, com dados do GeoPalmas.

Os edifícios nos lotes localizados na área mais periférica do quarteirão se abrem para o interior das quadras, enquanto as áreas que margeiam as vias coletoras e conectam as quadras umas com as outras são, em sua maioria, vazias, exibindo apenas os muros que cercam os lotes (Figura 17). A transição entre a escala urbana e a escala residencial não é muito permeável, e os espaços públicos se tornam uma extensão da propriedade privada, como algo que pertence apenas aos moradores do bairro.

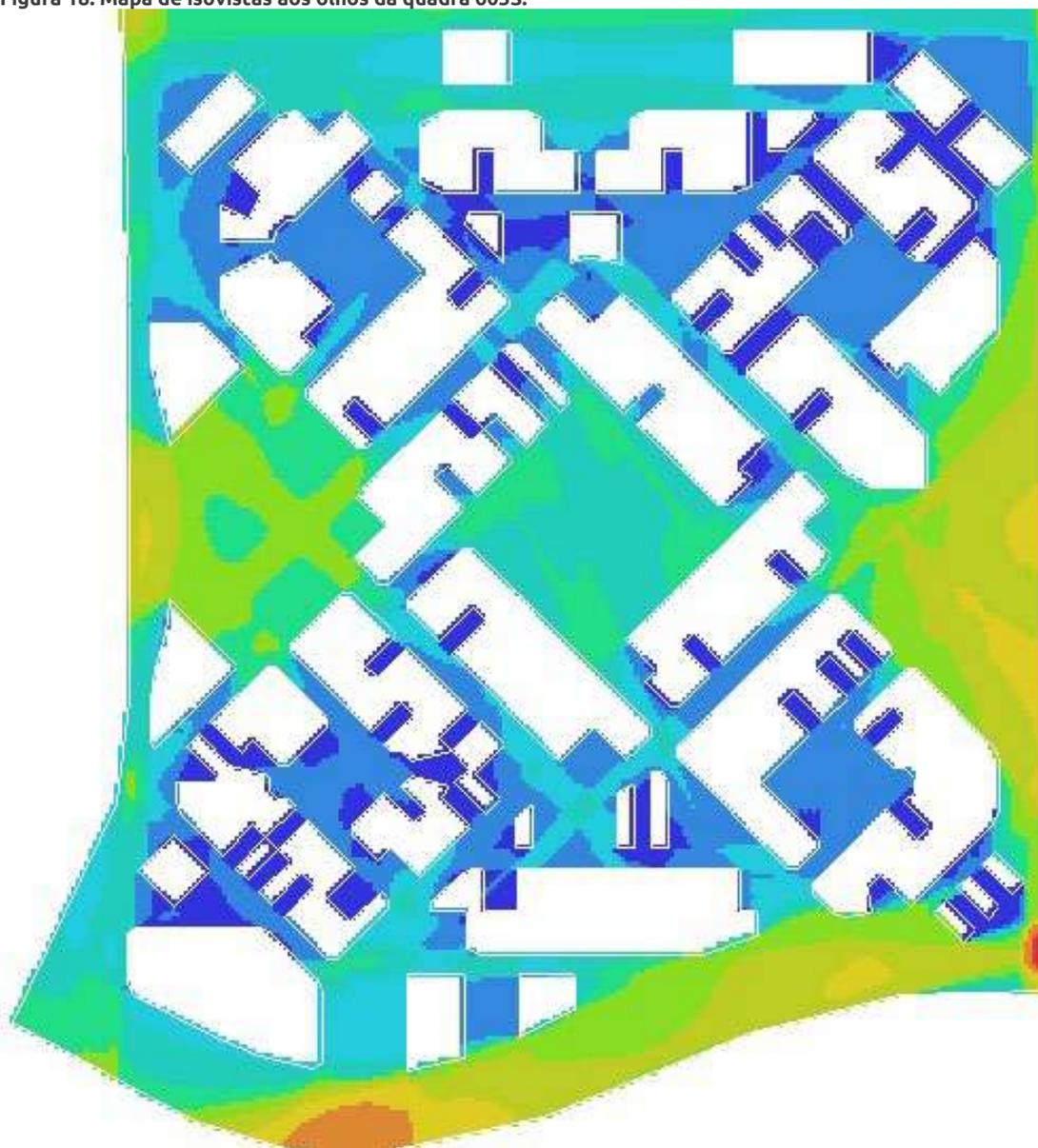
Figura 17: Calçada na via coletora externa à quadra 605Sul de Palmas.



Nota: Avenida LO-13, entre as quadras 603S (esquerda) e 605S (direita).  
Fonte: Acervo dos autores, 2022.

Tal fator pode ser inferido na análise do mapa de isovistas ao olhar (*Eye Isovists*) (Figura 18), no qual as barreiras consideradas são aquelas formadas pelos volumes das edificações existentes; percebemos que as áreas de maior conectividade visual são as que se encontram nas zonas periféricas à quadra e na praça central. Os subnúcleos formados pelas praças secundárias são onde se concentram as manchas de cores mais frias, ou seja, menos conexas. Os resultados apresentados mostram como a configuração urbana da quadra contribui com a promoção de espaços mais privativos no seu interior.

Figura 18: Mapa de isovistas aos olhos da quadra 605S.



Fonte: Elaboração dos autores, com dados do GeoPalmas

### O CAPITAL ARQUITETÔNICO COMO PRODUTO DOS SETORES POPULARES: A QUADRA 305 NORTE

A Vila União corresponde à área da cidade que engloba as quadras 303, 305 e 307 Norte, que já haviam sido planejadas no projeto original de Palmas. As quadras da Vila são muito semelhantes em tamanho a uma quadra tradicional de Palmas, com 47 hectares de tamanho. No entanto, a Vila União é um fragmento que contraria as diretrizes do projeto urbanístico e foi consolidada como uma das regiões mais emblemáticas do município (Cocozza, 2007).

Em 1991, o governo contratou a mesma empresa que havia elaborado o plano diretor de Palmas para fazer o planejamento urbano das quadras da Vila União. Três anos depois, o terreno foi doado a pessoas de baixa renda que, na época, haviam chegado à cidade em busca de trabalho e viviam em áreas destinadas à preservação ambiental, sem nenhuma

infraestrutura urbana. A construção da vila seguiu os parâmetros do projeto original da cidade, mas algumas modificações foram feitas para acomodar a população que viria a ocupar as quadras.

As famílias que receberam os lotes tiveram que ocupá-los imediatamente e permanecer neles. Como resultado, as primeiras edificações das quadras eram construções simples de baixo padrão e foi somente com o incentivo dos governos seguintes que foram feitas melhorias na infraestrutura das casas. Pouco a pouco, graças aos incentivos do Estado e ao trabalho comunitário, a imagem da Vila foi se transformando de um assentamento irregular para um dos lugares de maior urbanidade na cidade (Cocozza, 2007) (Figura 19).

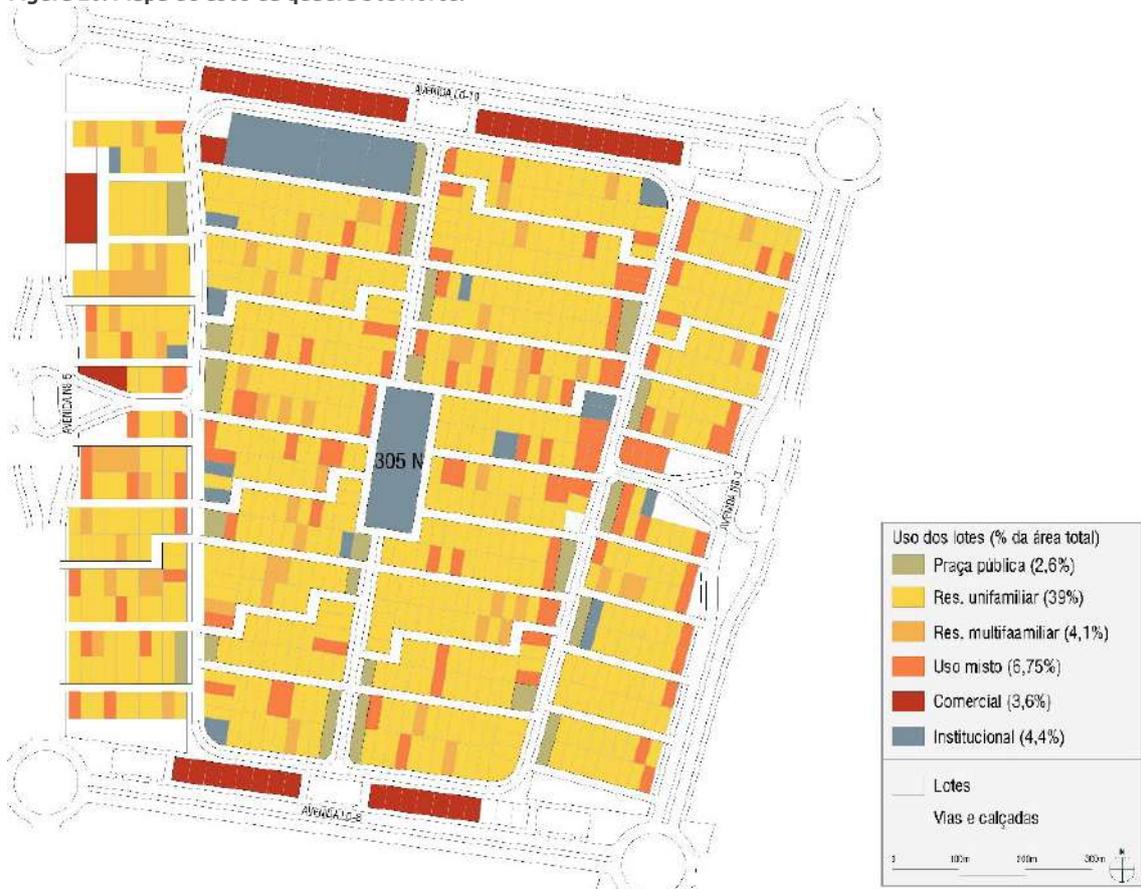
**Figura 19: Comércio local na quadra 307N.**



Fonte: Acervo dos autores, 2022.

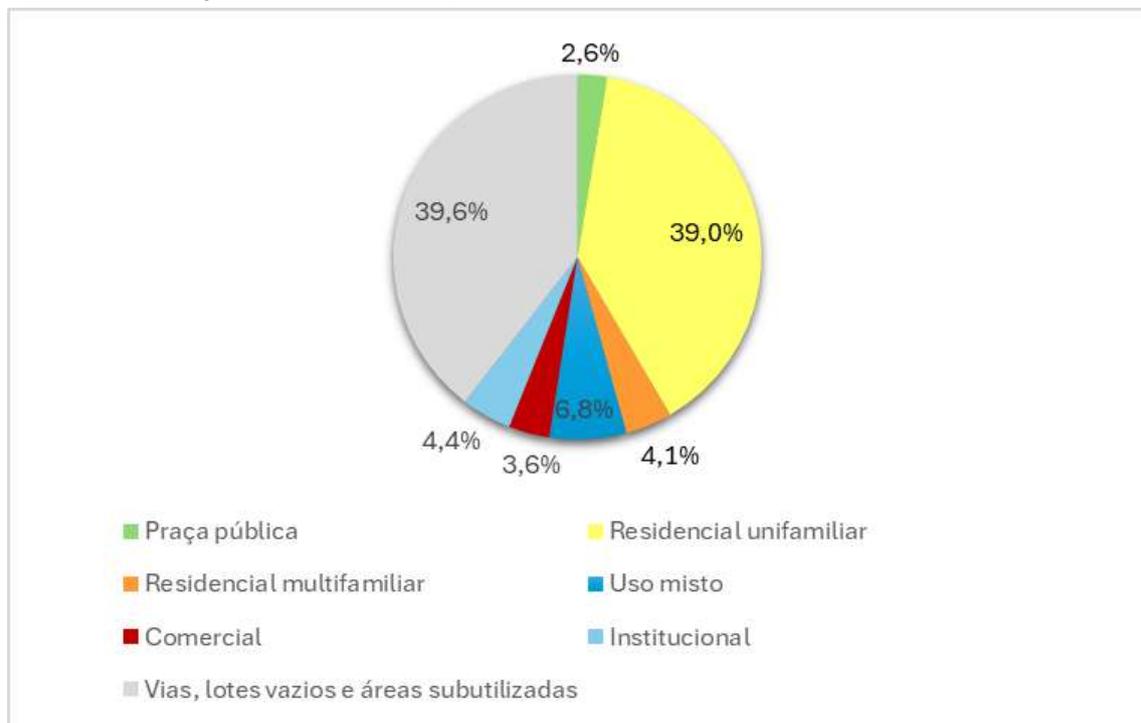
Em Palmas, a legislação municipal<sup>14</sup> permite uma flexibilidade na ocupação e no uso do solo urbano: os lotes para uso residencial unifamiliar também podem ser ocupados por comércios locais e edifícios residenciais multifamiliares. Assim, na quadra 305N, é possível encontrar uma grande variedade de usos dentro e nos limites da quadra (Figura 20 e 21), o que é um fator fundamental para produzir diversidade urbana (Jacobs, 2007) - o comércio local representa 3,6% da área total da quadra, enquanto o uso misto ocupa 6,75%.

Figura 20: Mapa de usos da quadra 305Norte.



Fonte: Elaboração dos autores, com dados do GeoPalmas.

Figura 21: Distribuição de áreas por uso na quadra 305Norte.



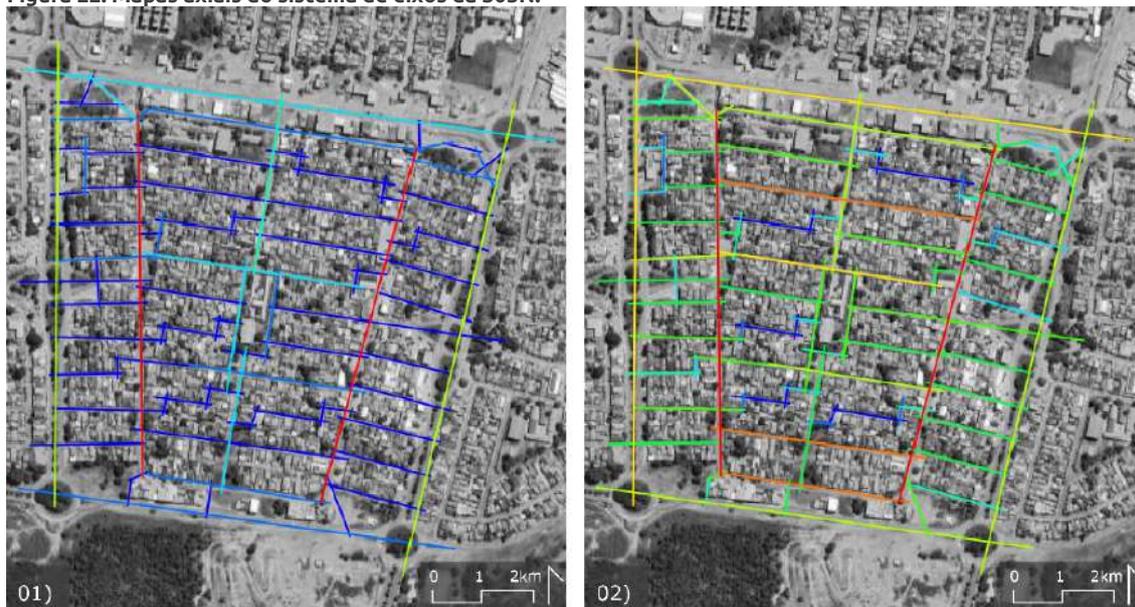
Fonte: Elaboração dos autores.

Além disso, o fato de o uso residencial multifamiliar ser permitido mesmo em lotes pequenos, como os da quadra 305N, de aproximadamente 11x25 m, fez com que os proprietários de terras optassem por subdividir os lotes e obter uma renda extra com o aluguel de unidades habitacionais. Como resultado, a densidade populacional dessa quadra é duas vezes maior que a da quadra 605S, chegando a aproximadamente 65 habitantes por hectare (Oliveira; Menezes, 2019).

Embora a porcentagem de terrenos alocados para uso unifamiliar seja maior na 305N (39% da área total do bloco), em comparação com a 605S, a diferença na densidade populacional é significativa. No processo de ocupação da quadra, foi necessário criar uma estratégia de construção rápida para que as famílias pudessem garantir seus direitos de propriedade sobre o terreno doado, razão pela qual os primeiros edifícios foram casas unifamiliares pequenas e autoconstruídas. Isso também explica por que há menos lotes desocupados na 305N em comparação com a 605S, embora o processo de ocupação tenha começado no mesmo ano. Enquanto na 305N havia a necessidade de garantir a terra por meio da construção rápida, na 605S o processo de ocupação sofreu e ainda sofre com a especulação imobiliária sobre a venda de lotes.

A quadra tem um total de 19 acessos ao seu interior, 17 a mais que a 605S, o que indica o caráter distinto de ser convidativo aos usuários externos. Sua permeabilidade permite que o uso da quadra se estenda para seu exterior. Não é à toa que ao analisar os mapas axiais de conectividade e integração do sistema (Figura 22), percebemos que as vias com maior desempenho são internas à quadra, responsáveis por conectar e integrar os eixos nos sentidos norte e sul. Sua relevância também aparece na análise de NAIN e NACH (Figura 23), que indicam tais vias como os eixos de maior centralidade e hierarquia<sup>15</sup>, respectivamente.

Figura 22: Mapas axiais do sistema de eixos da 305N.



Nota: (01) Conectividade e (02) Integração.

Fonte: Elaboração dos autores, com dados do Google Maps, 2024.

Figura 23: Mapas de segmentos do sistema de eixos da 305N.

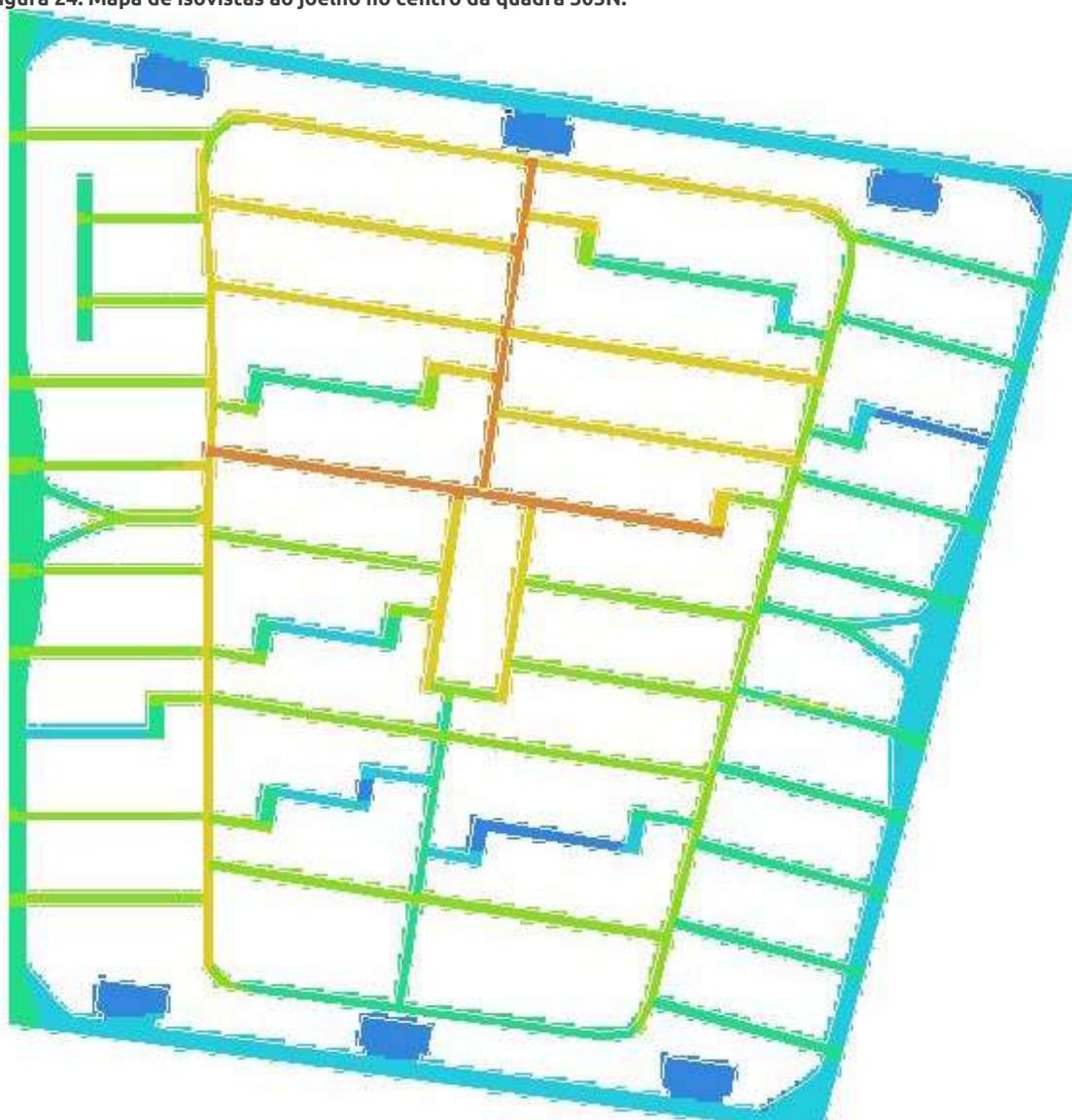


Nota: (01) NAIN e (02) NACH.

Fonte: Elaboração dos autores, com dados do Google Maps, 2024.

No mapa de isovistas no nível do joelho (Figura 24), ao selecionar um ponto no meio da quadra e gerar a análise sobre o caminho angular mais curto, nota-se a existência de três caminhos contínuos que levam até as extremidades da quadra. Logo, o usuário que desejar encontrar uma saída terá menos dificuldades, pois o trajeto percorrido possui menores inflexões de percurso. De tal forma, o sistema é menos labiríntico e mais legível.

Figura 24: Mapa de isovistas ao joelho no centro da quadra 305N.



Fonte: Elaboração dos autores, com dados do GeoPalmas.

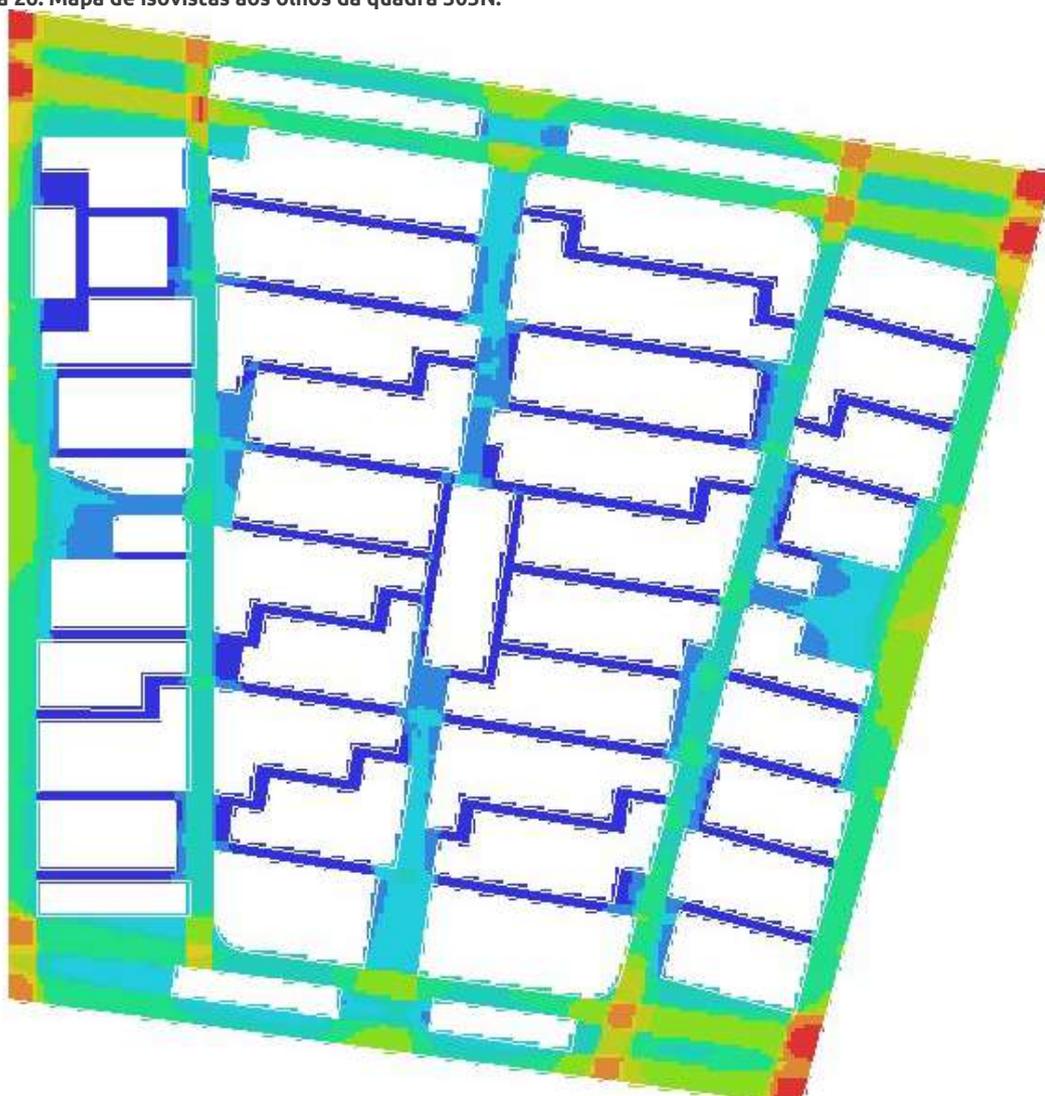
Na 305N são poucas as recorrências de espaços vazios subutilizados; em vez de grandes praças públicas, os espaços verdes acontecem em pequenos terrenos alocados nas bordas dos quarteirões internos (Figura 25). Dessa forma, na análise do mapa de isovistas ao olhar (Figura 26), as manchas de cores mais frias – de menor conectividade visual – aparecem nas ruas mais internas da quadra, e não em amplos espaços como ocorre na 605S. A partir disso podemos inferir que nessa quadra é possível que haja uma clara distinção entre público e privado, aspecto que para Gehl (2014) contribui para a fixação de atividades e facilita a retenção de pessoas, sendo favorável à existência de urbanidade.

**Figura 25: Área verde na quadra 305Norte de Palmas.**



Fonte: Acervo dos autores, 2024.

Figura 26: Mapa de isovistas aos olhos da quadra 305N.



Fonte: Elaboração dos autores, com dados do GeoPalmas.

### COMPARATIVO DAS VARIÁVEIS NUMÉRICAS

A análise da relação entre partes de um sistema pode ocorrer por meio da comparação de variáveis geométricas oriundas da Sintaxe do Espaço. Para esta pesquisa, foram selecionadas área, número e comprimento médio dos eixos, número e comprimento médio dos segmentos, e as compacidades A e B.

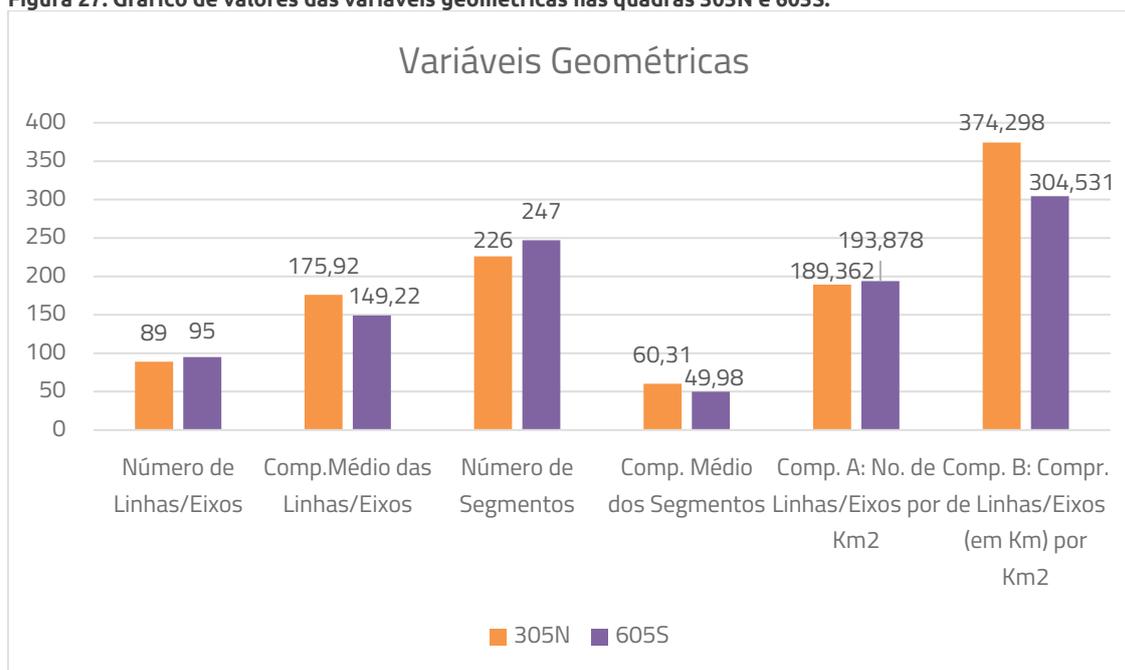
Como já vimos, as quadras 605S e 305N ocupam áreas de 49 e 47 hectares, respectivamente. A variável número de eixos corresponde à quantidade de linhas que compõem o sistema, quanto menor a quantidade de linhas, maior tende a ser a regularidade, pois isso resulta em uma menor quantidade de inflexões nos encontros das linhas. Já o comprimento médio dos eixos é a variável que representa a estimativa do tamanho médio das ruas. Ao dividir ambas as variáveis pela área do sistema obtemos os resultados da compacidade A e B, respectivamente. Tais valores são medidas de densidade do sistema: quanto maiores forem os valores da compacidade A mais irregular tende a ser o sistema e quanto maior for o valor

da compacidade B, independentemente da regularidade, mais haverá ruas disponíveis por unidade de área.

O número de segmentos está relacionado ao número de interseções nos eixos do sistema e o seu comprimento está diretamente relacionado ao comprimento médio dos quarteirões. Resultados menores na primeira e maiores na segunda variável podem indicar que o sistema possui menos inflexões e mudanças de direção nos seus trajetos e, logo, tende a ser menos labiríntico e mais legível.

No gráfico da Figura 27 podemos ver o comparativo dos resultados obtidos na análise das variáveis geométricas nas quadras 605S e 305N. A partir dela concluímos que os valores obtidos confirmam as análises executadas nas sessões anteriores. Os valores de compacidade A apresentados pelo sistema da 605S superam os da 305N, podendo inferir que a malha dessa quadra é menos regular em comparação com a outra. Já os resultados de número de segmentos e comprimento médio deles, em que os valores apresentados pelo sistema da 305N são menores no primeiro e maiores no segundo, sugerem que essa quadra possui um arranjo viário mais legível que a 605S.

Figura 27: Gráfico de valores das variáveis geométricas nas quadras 305N e 605S.



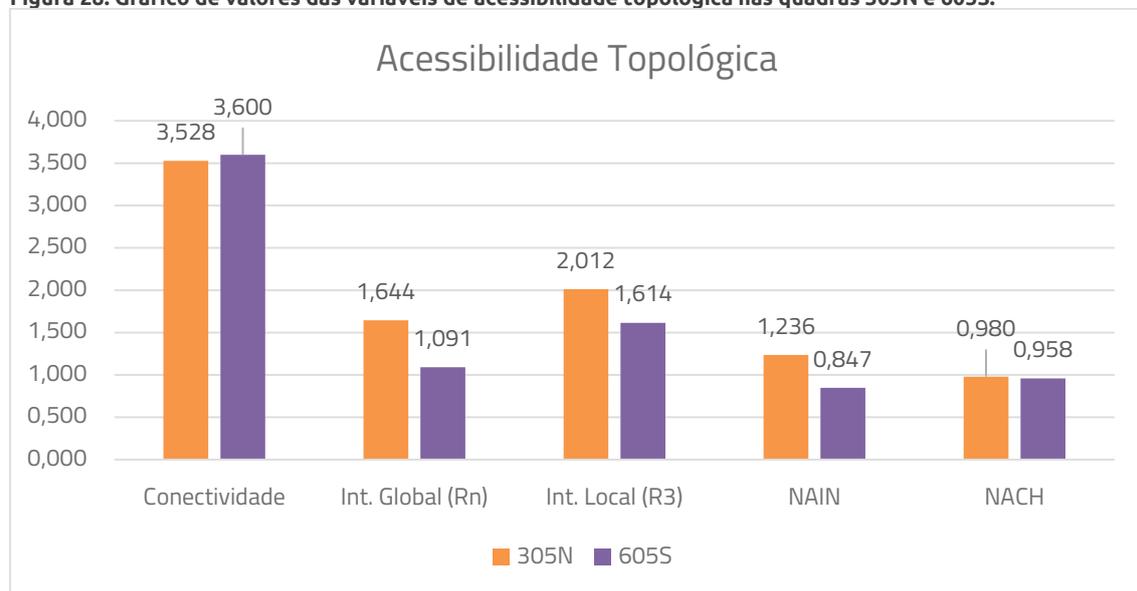
Fonte: Elaboração dos autores.

Complementarmente, uma segunda maneira de analisar a relação das partes com o todo na cidade é por meio das variáveis topológicas. Essas, por sua vez, tendem a figurar características de profundidade e hierarquia configuradas no espaço a partir da forma da articulação dos elementos constituintes do sistema. Para este estudo, são consideradas: conectividade, integração global e local, sinergia, inteligibilidade, NAIN e NACH. Por meio de tais variáveis é possível aferir valores de acessibilidade e legibilidade ao sistema.

A conectividade é uma propriedade que nos permite ver, onde quer que estejamos no espaço, a quantos espaços vizinhos ele se liga (Hillier, 2007, p. 94); está associada à quantidade de rotas possíveis. A integração, por outro lado, não pode ser vista a partir de um espaço, uma vez que resume a profundidade desse espaço com relação a todos os outros (Hillier, 2007, p.94). A profundidade de cada linha em relação a todas as outras é chamada de integração global e apresenta a integração em larga escala. A profundidade de cada linha em relação a todas as linhas em até três passos de distância é chamada de integração local e apresenta uma imagem localizada da integração. A variável NAIN (*Normalized Integration*) está associada a uma medida de centralidade e indica os eixos com maior continuidade no sistema, ou seja, com menores mudanças angulares no percurso. Por fim, a variável NACH (*Normalized Choice*) se associa à possibilidade de escolha para a realização de um percurso, tende a indicar a hierarquia viária do sistema.

Quanto maiores forem os resultados obtidos na análise dessas variáveis, maior tende a ser a acessibilidade do sistema. No gráfico abaixo (Figura 28) podemos perceber que os valores de conectividade e NACH apresentados pelas quadras 605S e 305N são bem próximos, porém a segunda supera a primeira em valores de integração global e local, e NAIN. Os resultados alcançados estão de acordo com as análises procedidas nas sessões anteriores, que indicam uma maior acessibilidade no sistema da 305N, o que se vincula a características de urbanidade, como explorado por Holanda (2002).

**Figura 28: Gráfico de valores das variáveis de acessibilidade topológica nas quadras 305N e 605S.**

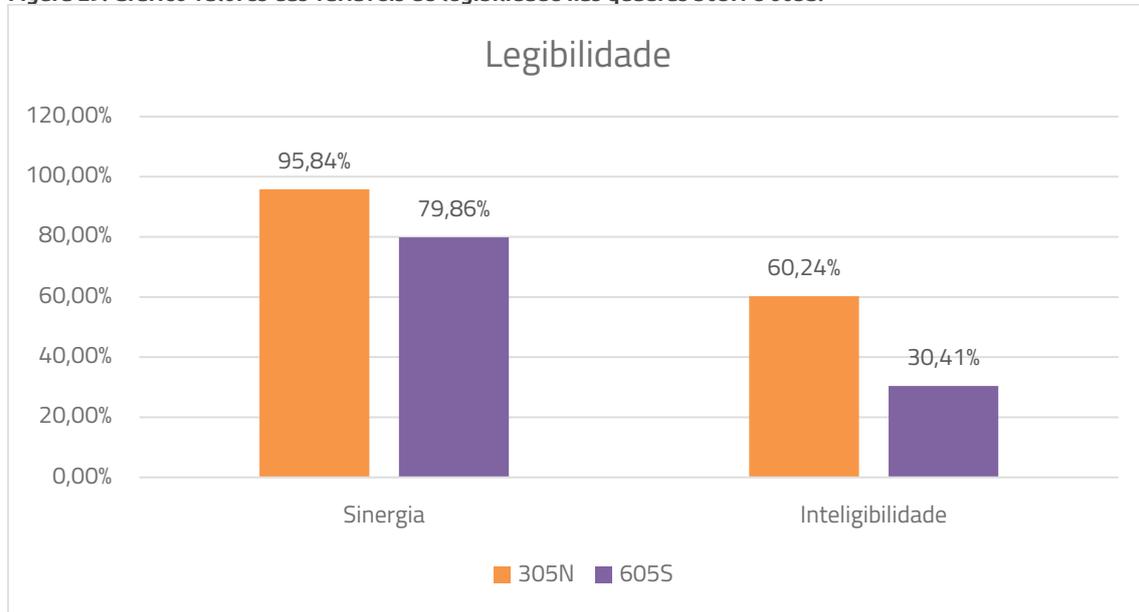


Fonte: Elaboração dos autores.

A sinergia é a variável que relaciona a integração global à local e está associada à legibilidade do sistema. Quanto maior for a sinergia, maior será a sincronia entre os dados globais e locais, ou seja, eixos mais integrados globalmente também são integrados na escala local. Também associada à legibilidade do sistema está a variável de inteligibilidade, que por sua vez relaciona a integração global com a conectividade; um sistema ininteligível é aquele em que

os espaços bem conectados não estão bem integrados (Hillier, 2007, p. 94). No gráfico da Figura 29 percebemos que os resultados apresentados reiteram as análises prévias e conferem graus de legibilidade maiores à quadra 305N e menores à 605S.

Figura 29: Gráfico valores das variáveis de legibilidade nas quadras 305N e 605S.



Fonte: Elaboração dos autores.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Palmas é uma cidade capital que, assim como muitas outras na América Latina, foi construída a partir de determinações políticas e econômicas. Isso foi decisivo na escolha de se erguer uma cidade nova, em um terreno estrategicamente pensado para atender às necessidades políticas do momento, e na decisão de se adotar um projeto urbanístico enraizado nos paradigmas modernistas. Entretanto, o equívoco na aplicação de tais estratégias fez com que a estrutura urbana que se conformou ao longo dos anos não atendesse àquilo que era esperado.

O superdimensionamento do sistema viário é responsável pelo desaparecimento da formalidade nas áreas onde se pretendia que tivessem maior hierarquia no tecido urbano. Além disso, as lacunas deixadas pelo projeto urbanístico, especialmente nas áreas residenciais, resultaram no desenvolvimento de forma dispersa, esparsa e descontínua em seus aglomerados urbanos, configuradas por um urbanismo linear de deslocamento de longas distâncias.

A análise das quadras expressa como o capital arquitetônico pode variar em função dos seus correlatos sujeitos sociais, de modo que é possível observar diferenças na configuração urbana capazes de favorecer ou prejudicar a urbanidade – o que se alinha à questão de pesquisa originalmente colocada. Uma área do mesmo tamanho de uma quadra ocupada por meio da venda de lotes, em que as relações são muito semelhantes às de um condomínio

fechado, pode apresentar outras qualidades se for ocupada por programas de habitação social. Um bairro fundamentado na vida comunitária, com um sistema viário integrado, acessível e legível, pode surgir e se tornar um dos lugares mais convidativos e de maior urbanidade no sistema urbano.

## REFERÊNCIAS

BAZZOLI, João A. **Palmas em foco: contradições de uma cidade planejada**. Palmas: EDUFT, 2019.

BENEDIKT, Michael. **Architecture beyond experience**. São Francisco: Applied Research and Design, 2020.

BOURDIEU, Pierre. **A distinção: crítica social do julgamento**. São Paulo/Porto Alegre: EDUSP, 2008.

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

DELGADO, Geraldo. Hacer historia urbana em América Latina: generaciones, ideas de ciudad y procesos urbanos. In: DELGADO, Geraldo; MEJÍA, German. **Después de la heroica fase de exploración: la historiografía urbana en América Latina**. México: FALCSO Ecuador, 2021.

FERNANDES, Ludmila. **As praças cívicas das novas capitais brasileiras**. Dissertação (Mestrado) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2011.

FICHER, Sylvia; PALAZZO, Pedro Paulo. Os paradigmas urbanísticos de Brasília. **Cadernos PPG-AU/FAUFBA**, v.3, n.2, 2007.

GORELIK, Adrián. A produção da "cidade latino-americana". Tradução: Fernanda Arêas Peixoto. **Tempo Social: Revista de sociologia da USP**, São Paulo, v.17, n.1, p.111-133, junho, 2005.

GORELIK, Adrián. **La ciudad latinoamericana**. Buenos Aires: Siglo XXI Editores Argentina, 2022.

HILLIER, Bill. **Space is the Machine**. Londres: Space Syntax, 2007.

HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

HOLANDA, Frederico; VASCONCELLOS, Rodrigo. Tanto cemitério!. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 7., 2007, Porto Alegre.

HOLANDA, Frederico. O verdadeiro, o bom e o belo. **Revista de Morfologia Urbana**, [S. l.], v. 10, n. 2, 2022.

IBGE, **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Primeiros resultados do Censo 2022. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/palmas/panorama> >. Acesso em: 12 de nov. 2024.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: Martins, 2007.

LIRA, E. R. **A gênese de Palmas-Tocantins: a geopolítica de (re)ocupação territorial na Amazônia Legal**. Goiânia: Kelps, 2011.

MEDEIROS, Valério. Base de dados configuracional sobre Palmas-TO. Brasília, PPG/FAU/UnB, 2023.

MEDEIROS, Valerio. **Urbis Brasiliae: o labirinto das cidades brasileiras**. Brasília: EdUnB, 2013.

OLIVEIRA, Lucimara; MENEZES, Wanellyse. A acentuação da segregação socioespacial em Palmas (Tocantins, Brasil), por meio do processo de verticalização. **Oculum Ensaios**, Campinas, v. 16, n. 1, p. 157-178, 2019.

PALMAS. Lei Complementar N° 230, de 09 de agosto de 2011. Altera, acresce e revoga dispositivos de Lei de n° 386, de 17 de fevereiro de 1993, que dispõe sobre a divisão da área urbana da sede do município de Palmas em zonas de uso, na forma que especifica. Palmas, TO: 2011.

SANTOS, C. N. F. **A cidade como um jogo de cartas**. São Paulo: Projeto Editores, 1988.

SILVA, V. C. P. **Palmas, a última capital projetada do século XX: uma cidade em busca do tempo**. São Paulo: Cultura Acadêmica: 2010.

TEIXEIRA, Luís. A Formação de Palmas. **Revista UFG**, Ano XI, n. 6, jun. 2009.

TREVISAN, Ricardo. **Cidades Novas**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2020.

TURNER, A. **Depthmap 4: a researcher's handbook**. Relatório Técnico Bartlett School of Graduate Studies, University College London, Londres, 2004.

---

<sup>1</sup> Classificadas como núcleos urbanos que surgiram a partir do desejo do poder público ou da iniciativa privada, que buscam atender a uma ou mais funções dominantes, implantados num sítio previamente escolhido, a partir de um projeto urbanístico elaborado por profissionais habilitados e em um limite temporal determinado. (Trevisan, 2020, p.28)

---

<sup>2</sup> A proposta de implantar a civilização “de galho” - metáfora botânica, de Juan Bautista Alberdi, na Argentina do século XIX, diante da conclusão generalizada de que nessas terras “nada de bom podia nascer da raiz”. (Gorelik, 2005, p.113).

<sup>3</sup> Na primeira metade do século, com os governos populistas, a exemplo de Getúlio Vargas, no Brasil, Juan Perón, na Argentina, e Lázaro Cardenas, no México. Na segunda metade do século, com as ditaduras militares em países como a Guatemala, Paraguai, Argentina, Brasil, Peru, Uruguai, Chile, República Dominicana, Nicarágua e Bolívia.

<sup>4</sup> Pensamento equivocado da época, pois todo território possui pré-existências.

<sup>5</sup> A sociedade, fenômeno material estruturado em si mesmo, e a arquitetura, fenômeno que já nasce social (Hillier; Hanson, 1984).

<sup>6</sup> O volume do espaço visível de e para um ponto X é chamado de isovista (Benedikt, 2020).

<sup>7</sup> Cinco vezes maior que a área de uma superquadra de Brasília.

<sup>8</sup> Quase seis vezes maior que a área da Praça dos Três Poderes, em Brasília.

<sup>9</sup> Dirigido pelo governador do estado, Moisés Avelino. Eleito em 1990, seu mandato durou até janeiro de 1995.

<sup>10</sup> Se diferencia não apenas pela nomenclatura, que se confunde com as siglas numéricas das quadras, mas também pelo caráter identitário que adquiriu durante seu processo de conformação no espaço urbano (Cocozza, 2007).

<sup>11</sup> Por mais que tenham sido construídas a partir da iniciativa do poder público e com um projeto urbanístico elaborado por profissionais habilitados, diferente das demais quadras, seu planejamento adotou estratégias favoráveis ao adensamento, pois tinham o intuito de atender ao maior número de famílias possível.

<sup>12</sup> A variável NAIN (*Normalized Integration*) está associada a uma medida de centralidade e indica os eixos com maior continuidade no sistema (indicados no mapa com as cores mais quentes), ou seja, com menores mudanças angulares no percurso.

<sup>13</sup> A variável NACH (*Normalized Choice*) se associa à possibilidade de escolha para a realização de um percurso, tende a indicar a hierarquia viária do sistema.

<sup>14</sup> Seção VIII, art.64, da Lei Municipal N° 386 que dispõe sobre a divisão da Área Urbana da Sede do Município de Palmas em Zonas de Uso.

<sup>15</sup> Os resultados partem da análise do sistema sem considerar o entorno, não necessariamente estas vias possuem graus de centralidade e hierarquia maiores que das avenidas coletoras que contornam a quadra e a conecta com o restante do tecido urbano.