

REVISTA  
**DESAFIOS**

ISSN: 2359-3652

V.13,n.3, maio/2026–DOI:10.20873/vol13n3pibic202532

**A PAISAGEM DA AVENIDA JUSCELINO KUBITSCHK EM PALMAS,  
TOCANTINS**

*THE LANDSCAPE OF JUSCELINO KUBITSCHK AVENUE IN PALMAS,  
TOCANTINS*

*EL PAISAJE DE LA AVENIDA JUSCELINO KUBITSCHK EN PALMAS, TOCANTINS*

---

**Alex Andrew Morais Rodrigues**

E-mail: [alex.andrew@mail.uft.edu.br](mailto:alex.andrew@mail.uft.edu.br)

**Giuliana de Brito Sousa**

E-mail: [giulianasousa@mail.uft.edu.br](mailto:giulianasousa@mail.uft.edu.br)

**ABSTRACT:**

This article analyses the landscape of Avenida Juscelino Kubitschek (JK), a structuring axis of Palmas, Tocantins, within the context of Brazilian new towns (Trevisan, 2020), shaped by modernist urbanism, characterised by monumentality and functional zoning. The study sought to understand how these characteristics manifest along JK and the contradictions between the original plan and current urban dynamics. The methodology combined a literature review, field survey of its morphological elements, the sectorisation of its length, and a valuation table applied to sections that stood out during the analyses. In one section, which is more vibrant, there is a presence of commerce and public facilities; however, it lacks adequate tree cover and features low-rise buildings. In another section, still undergoing consolidation, there are urban voids, precarious infrastructure, and lower vitality, despite signs of densification. The findings reinforce critiques of modernist urbanism regarding its difficulty in generating diversity of uses and environmental comfort (Jacobs, 2011; Gehl, 2013; Bertaud, 2018). Potential strategies for requalification are identified, such as increased tree planting, green infrastructure, moderate densification, and incentives for mixed-use development. It is concluded that, although weakened, JK may be reinterpreted as an urban laboratory for sustainability, public health, and social vitality.

**KEYWORDS:** Landscape; Capital City; Landscape Architecture; JK Avenue; Palmas/TO.

**RESUMO:**

Este artigo analisa a paisagem da Avenida Juscelino Kubitschek (JK), eixo estruturante de Palmas/TO, inserida no contexto das cidades novas brasileiras (Trevisan, 2020) e marcada pelo urbanismo modernista, caracterizado pela monumentalidade e setorização funcional. O estudo buscou compreender como essas características se manifestam na JK e as contradições entre o plano original e a dinâmica urbana atual. A metodologia combinou revisão bibliográfica, levantamento de campo de seus elementos morfológicos, a setorização de sua extensão, tabela de valoração, para aplicação em trechos que se destacaram durante as análises realizadas. Em um dos trechos, mais vital, apresenta comércio e equipamentos públicos, mas carece de arborização adequada e possui edificações de baixo gabarito. No outro trecho, em consolidação, mostra vazios urbanos, infraestrutura precária e menor vitalidade, apesar de sinais de adensamento. Os achados reforçam críticas ao urbanismo modernista quanto à dificuldade de gerar diversidade de usos e conforto ambiental (Jacobs, 2011; Gehl, 2013; Bertaud, 2018). Aponta-se potenciais de requalificação, como arborização, infraestrutura verde, adensamento moderado e incentivo ao uso misto. Conclui-se que, embora fragilizada, a JK pode ser reinterpretada como laboratório urbano de sustentabilidade, saúde pública e vitalidade social.

**PALAVRAS-CHAVE:** Paisagem; Cidade Capital; Arquitetura da Paisagem; Avenida JK; Palmas/TO.

**RESUMEN:**

Este artículo analiza el paisaje de la Avenida Juscelino Kubitschek (JK), eje estructurante de Palmas/TO, inserta en el contexto de las ciudades nuevas brasileñas (Trevisan, 2020) y marcada por el urbanismo modernista, caracterizado por la monumentalidad y la zonificación funcional.

El estudio buscó comprender cómo estas características se manifiestan en la JK y las contradicciones entre el plan original y la dinámica urbana actual. La metodología combinó revisión bibliográfica, levantamiento de campo de sus elementos morfológicos, la sectorización de su extensión y una tabla de valoración, aplicada a los tramos que destacaron durante los análisis realizados. En uno de los tramos, más vital, se observa la presencia de comercio y equipamientos públicos; sin embargo, carece de arbolado adecuado y presenta edificaciones de baja altura. En otro tramo, en proceso de consolidación, se identifican vacíos urbanos, infraestructura precaria y menor vitalidad, a pesar de señales de densificación. Los hallazgos refuerzan críticas al urbanismo modernista en cuanto a su dificultad para generar diversidad de usos y confort ambiental (Jacobs, 2011; Gehl, 2013; Bertaud, 2018). Se señalan potenciales de recualificación, como el incremento del arbolado, la infraestructura verde, la densificación moderada y el fomento del uso mixto. Se concluye que, aunque fragilizada, la JK puede reinterpretarse como un laboratorio urbano de sostenibilidad, salud pública y vitalidad social.

**PALABRAS CLAVE:** Paisaje; Ciudad Capital; Arquitectura del Paisaje; Avenida JK; Palmas/TO.

## INTRODUÇÃO

A Avenida Juscelino Kubitschek (JK), localizada em Palmas/TO, constitui-se como o principal eixo leste-oeste da cidade e, ao mesmo tempo, como um símbolo da concepção urbanística modernista que marcou a fundação da capital. Mais do que uma via de circulação, a JK representa a materialização das intenções projetuais que guiaram a construção da última capital planejada do século XX no Brasil. Sua paisagem, marcada pela monumentalidade, pela setorização funcional e pela escala voltada ao automóvel, sintetiza tanto as potencialidades quanto às limitações do urbanismo modernista aplicado ao contexto brasileiro (Bottura; Vargas, 2020; Velasques, 2010).

Inicialmente, é apontado por Bottura e Vargas (2020) que, apesar de seu discurso inovador, o plano apresenta contradições entre o ideário ecológico e humanista e sua efetiva organização espacial. Isso porque, ao adotar um traçado ortogonal e quadras amplas e isoladas, com funções predominantemente monousuárias, “resultaram numa cidade de uma tediosa quadrícula cartesiana [...] e a total priorização do transporte motorizado individual terminaram por moldar o inverso do que se pretendia” (Bottura; Vargas, 2020, s.p.). O caso da JK, com suas calçadas fragmentadas (Figura 1), fachadas cegas e domínio da escala do automóvel, revela o descompasso entre a intenção projetual e a realidade vivida, o que demonstra como a rigidez do desenho urbano pode comprometer a qualidade do espaço público e a dinâmica urbana cotidiana (Bottura; Vargas, 2020; Bertaud, 2018; Jacobs, 2011).

Figura 1 - Calçadas fragmentadas e com desníveis pouco acessíveis na avenida JK



Fonte: Acervo Pessoal, 2024.

Nesse contexto, de maneira a contextualizar aspectos teóricos de destaque para a pesquisa, é importante observar que há diferenças entre desenho urbano e paisagem, isto é, são conceitos, que embora relacionados, têm distintos focos e abordagens dentro do planejamento e desenvolvimento de ambientes urbanos. Ambos se integram ao pensar a cidade e seu funcionamento, mas cada um tem uma ênfase distinta.

Em síntese, é possível dizer que o desenho urbano organiza o espaço construído de forma funcional e estética, além de considerar a morfologia urbana existente, ou seja, o desenho urbano se apoia na leitura da morfologia para propor intervenções coerentes com o contexto e, nesta pesquisa, autores como Mascaró (2003), Philippe Panerai (2006) e Kevin Lynch (2011) foram fundamentais para entender esse conceito.

Por outro lado, o Conselho da Europa (2000) e autores como Jean-Marc Besse (2014) e Milton Santos (2002) foram importantes para o entendimento do que é paisagem, que pode ser entendida como a integração do natural com o urbano e, sobretudo, com o humano. Sendo assim, é importante destacar que, mesmo sendo conceitualmente distintos, os conceitos convergem ao evidenciar que os elementos urbanos estruturam as diferentes paisagens existentes. Ou seja, isso ocorre a partir da relação que tais elementos mantêm com os aspectos naturais, com o sítio físico e com as características ambientais de cada lugar, bem como com as pessoas que o habitam e suas especificidades socioculturais. Dessa forma, esse conjunto articulado de fatores, como ressaltam Besse (2014) e Santos (2002), é o que conforma a paisagem das cidades, tornando-se essencial

para compreender, planejar e construir espaços que sejam habitáveis, ambientalmente saudáveis e integralmente vividos.

A partir do exposto, portanto, decidiu-se observar elementos como largura da via, presença e qualidade das calçadas, arborização, tipos de uso do solo. Esses aspectos são essenciais para o entendimento da morfologia urbana e como ela está alinhada ao desenho urbano, como propõe Bertaud (2018), Jacobs (2011), Mascaró (2003) e Romero (2013) para que, assim, seja possível uma observação de sua paisagem, como propõe Besse (2014) e Santos (2002).

Nesse sentido, observa-se a relevância desta pesquisa em compreender a JK como um possível laboratório urbano, no qual se evidenciam tensões entre plano e realidade, entre desenho e uso, entre a ordem projetada e as práticas sociais cotidianas. Assim, ao analisar sua paisagem pode-se identificar possíveis potencialidades que dialogam com os desafios contemporâneos como mudanças climáticas, saúde pública, mobilidade sustentável e vitalidade urbana. Dessa maneira, esta pesquisa busca entender de que maneira a paisagem da Avenida Juscelino Kubitschek (JK) reproduz as contradições do urbanismo modernista e que intervenções se apresentam como viáveis para contribuir para a sua qualidade urbana, na escala do pedestre, confortável e sustentável.

## **METODOLOGIA**

A pesquisa seguiu uma abordagem quali-quantitativa e exploratória, centrada na análise da paisagem urbana da Avenida JK. O percurso metodológico foi estruturado em três eixos principais: levantamento empírico, análise documental e sistematização em tabela de valoração.

O levantamento empírico incluiu visitas a campo, observação direta e registro fotográfico, possibilitando identificar aspectos de morfologia urbana, mobilidade, uso do solo e ambiência. Esse material foi fundamental para compreender as condições atuais da paisagem.

As visitas a campo foram realizadas em dois momentos distintos (outubro de 2024 e junho de 2025), em dias úteis, nos períodos da manhã e da tarde, de modo a captar diferentes condições de uso da avenida. Foram produzidos registros fotográficos abrangendo tanto a via quanto uma faixa de 500 metros ao norte e ao sul, o que permitiu analisar também a interface da avenida com o tecido urbano imediato. Para este levantamento foi feita uma divisão da avenida em nove trechos para observar as diferenças e semelhanças ao longo da extensão da via.

A análise documental envolveu a consulta a planos urbanísticos e bibliografia especializada em urbanismo modernista, cidades novas e projeto de Palmas (Bertaud, 2018; Bottura e Vargas, 2020; Caetano et. al., 2021; Gehl, 2013; Jacobs, 2011; Lucini, 2018; Sousa, 2018; Trevisan, 2020; Velasques, 2010), permitindo contextualizar a JK dentro do modelo de planejamento que originou Palmas.

Por fim, elaborou-se uma tabela de valoração, que sistematizou algumas variáveis e atribuiu notas ponderadas de acordo com a relevância de cada critério para a vitalidade urbana. Para reforçar a consistência metodológica, cada variável de análise foi associada a referenciais teóricos que fundamentam sua relevância para a qualidade urbana. As calçadas, por exemplo, relacionam-se à noção de caminhabilidade em Gehl (2013); a arborização remete às contribuições de Mascaró (2003) e Romero (2013) sobre conforto climático; as fachadas ativas dialogam com Jacobs (2011) e sua defesa da vitalidade urbana; a relação largura/altura (W/H) encontra respaldo em Gehl (2013) quanto à sensação de acolhimento; e as travessias urbanas articulam-se com Bertaud (2018), ao destacar a eficiência da circulação como elemento estruturador do espaço público.

Dentre os nove trechos mapeados, optou-se por analisar comparativamente os trechos 5 e 6. Essa escolha deve-se ao fato de que o trecho 5 concentra equipamentos públicos e comércio de maior relevância, além de estar localizado no que foi desde o princípio pensado como o centro da cidade. Enquanto o trecho 6, também uma região mais consolidada, mas com vazios urbanos e menor vitalidade, porém com uma configuração que se repete na cidade e na via. Assim, ambos oferecem realidades contrastantes, o que auxilia a compreender a avenida em sua complexidade.

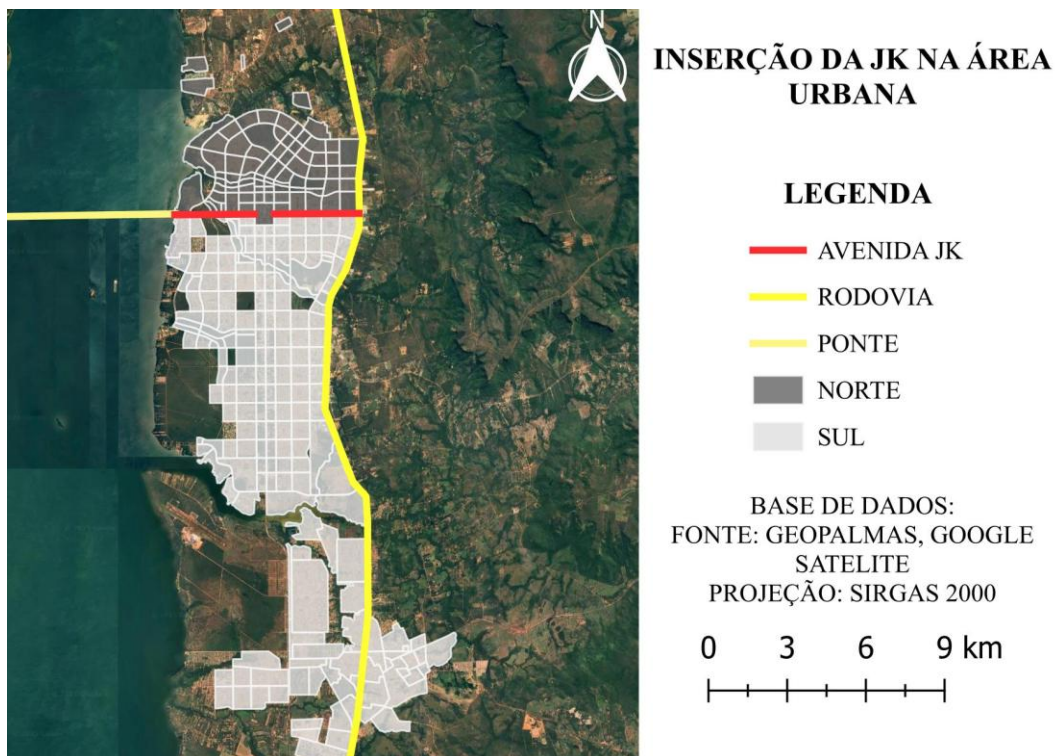
Ressalta-se como limitação metodológica que a análise se concentrou em apenas dois trechos da avenida, o que, embora ofereça representatividade de situações contrastantes, não abrange toda a diversidade de usos e ocupações existentes ao longo dos sete quilômetros da via. Essa limitação, contudo, foi trabalhada nas análises comparativas realizadas sobre os trechos selecionados, como amostras representativas da paisagem da Av. JK.

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Para observar a paisagem da Avenida JK, inicialmente é necessário compreender o que é a via e em qual contexto ela está inserida. Ou seja, ela é uma avenida estruturante que divide a cidade em norte e sul, pensada assim desde o princípio de Palmas, conforme GrupoQuatro (1989), Velasques (2010) e Teixeira (2009). Além disso, ela corta a cidade de leste a oeste, possui

aproximadamente sete quilômetros de extensão e liga a rodovia TO-010 à Ponte Governador José Wilson Siqueira Campos, que, por sua vez, dá acesso à Luzimangues, distrito de Porto Nacional, e a Paraíso do Tocantins, onde há conexão com a principal rodovia logística do Estado, que é a Rodovia Belém-Brasília, ou BR-153 (Figura 2).

Figura 2 - Inserção da JK no contexto urbano de Palmas



Fonte: Geopalmas, adaptado pelos autores, 2025.

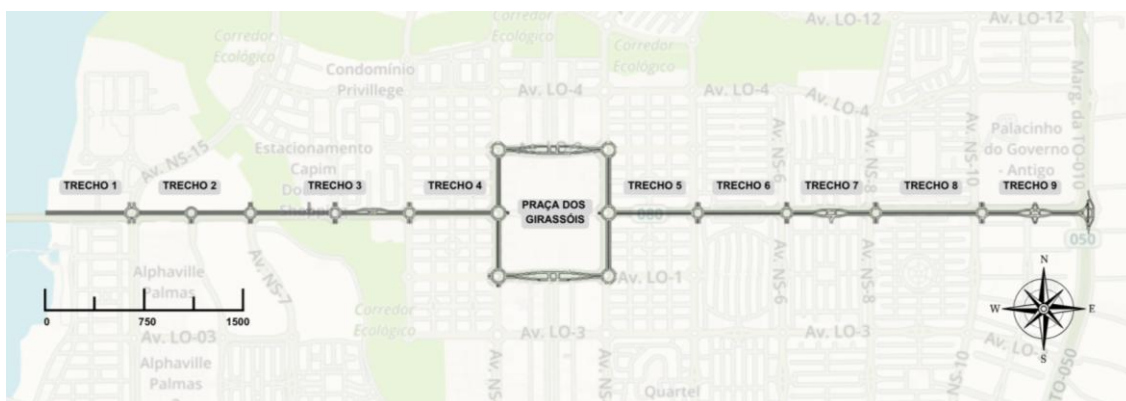
Ademais, destaca-se a Praça dos Girassóis, que acaba sendo um marco que gera uma descontinuidade na avenida e a recorta, criando uma avenida a leste da praça e outra a oeste. Uma importante característica observada a partir desse recorte pela Praça dos Girassóis é a existência de uma avenida mais consolidada a leste, mais próxima à rodovia TO-010, com início de sua ocupação no período em que Palmas foi concebida, na década de 1990, com a presença, inclusive, do atual Museu do Palacinho, que foi a primeira sede do governo do estado do Tocantins. Do outro lado, a oeste, mais próximo à ponte José Wilson Siqueira Campos, há uma avenida ainda em consolidação, com glebas ainda desocupadas.

Compreender essa realidade nos auxilia a assimilar melhor as potencialidades e debilidades da avenida a partir de um recorte mais amplo. No entanto, para entender questões mais específicas, é necessário um recorte em uma escala menor, isto é, uma escala em que se

torna possível apreender como são as calçadas, o sombreamento e a arborização - tudo isso na escala das pessoas, que são, segundo Jan Gehl (2013), os usuários por excelência da cidade e, conseqüentemente, da via. Dessa forma, ao iniciar a investigação a respeito do que constitui a avenida, notou-se que há realidades distintas em diferentes trechos, e as rotatórias existentes são, muitas vezes, segmentos que a dividem; a cada trecho, uma nova paisagem pode ser observada.

Por isso, para fins de análise, a Avenida JK foi dividida em nove trechos distintos, conforme a Figura 3, de modo a captar as especificidades morfológicas, funcionais e sociais presentes ao longo de sua extensão. Essa divisão metodológica permite compreender as diferenças de uso e ocupação do solo, bem como os contrastes na vitalidade urbana e nas condições de caminhabilidade que se apresentam em cada setor, aqui chamados de trechos. A separação em trechos, portanto, não apenas facilita a leitura detalhada do espaço urbano, mas também possibilita identificar padrões recorrentes e singularidades locais, essenciais para avaliar a avenida em sua complexidade e refletir sobre os limites e potencialidades do modelo urbanístico adotado em Palmas.

Figura 3 - Divisão da Avenida Juscelino Kubitschek em trechos



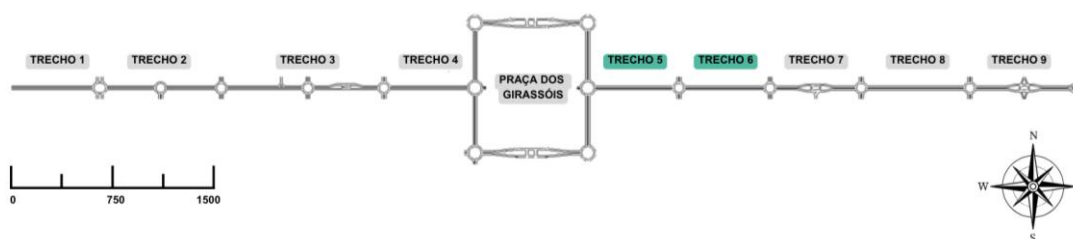
Fonte: Waze; adaptado pelos autores, 2025.

Como resultado disso, a partir da análise de cada um desses trechos da Avenida JK, foi possível notar que mesmo em áreas com potencial atrativo, como no trecho 3, com a presença do Shopping Capim Dourado, ou no trecho 5, com maior vitalidade devido a serviços públicos, como o Resolve Palmas, anexo da prefeitura e instituições como bancos privados, a avenida revela deficiências estruturais que comprometem sua função urbana. A ausência de usos mistos, a baixa densidade construtiva, muros cegos e a predominância de fachadas, que podem ser consideradas inativas, configuram um espaço fragmentado e pouco inclusivo, contrariando princípios apontados por Romero (2013), que defende um desenho urbano que privilegie um microclima

para conforto do pedestre, e por Bertaud (2018), Jacobs (2011) e Gehl (2013), que destacam a importância da diversidade de usos e da escala humana para a vitalidade urbana.

Em conjunto, os trechos mostram que, embora a Avenida JK tenha sido concebida como o principal eixo estrutural de Palmas, falha em promover uma experiência urbana integrada e contínua. Sendo assim, para uma análise mais detalhada da Avenida JK, optou-se pela escolha de dois trechos específicos da via, os trechos 5 e 6 (Figura 4). Essa escolha permite explorar um aspecto debatido por Jacobs (2011) que é o fracasso das zonas monofuncionais na geração de vida urbana. Enquanto o trecho 5 apresenta uma sobreposição de funções e um fluxo de pessoas durante o dia, o que não se repete a noite, o trecho 6 revela-se como um território cuja função comercial vicinal não é suficiente para gerar densidade de usos nem interação social significativa. Contrariando o que aponta Jacobs (2011, p. 152), “ruas e calçadas de uma cidade não são meros canais para o tráfego. São seus órgãos vitais”.

Figura 4 - Diagrama de trechos na avenida JK. Destaque para os trechos 5 e 6.



Fonte: Waze, adaptado pelos autores, 2025.

Outro fator que reforça a escolha é, conforme destaca Gehl (2013), cidades projetadas à escala humana promovem a sociabilidade e o bem-estar. No trecho 6, a ausência de elementos de permanência, como bancos, sombras, sugere um espaço produzido para o trânsito, não para o encontro. Já o trecho 5, mesmo com limitações, demonstra que a presença de usos institucionais e de fluxo garante uma apropriação mínima do espaço urbano, o que pode ser potencializado com melhorias de infraestrutura, mobiliário e revisão de legislação.

A escolha dos trechos também é pertinente do ponto de vista metodológico, pois permite aplicar, de maneira controlada, os instrumentos desenvolvidos na pesquisa, como as tabelas de valoração e mapas temáticos. Isso amplia o potencial de análise crítica sobre a avenida como um todo. Além disso, permite que esta pesquisa seja útil para a futura implementação das quadras ainda desocupadas do lado oeste da Praça dos Girassóis. Por fim, como procedimento metodológico de análise, delimitou-se uma distância de aproximadamente 500 metros para norte

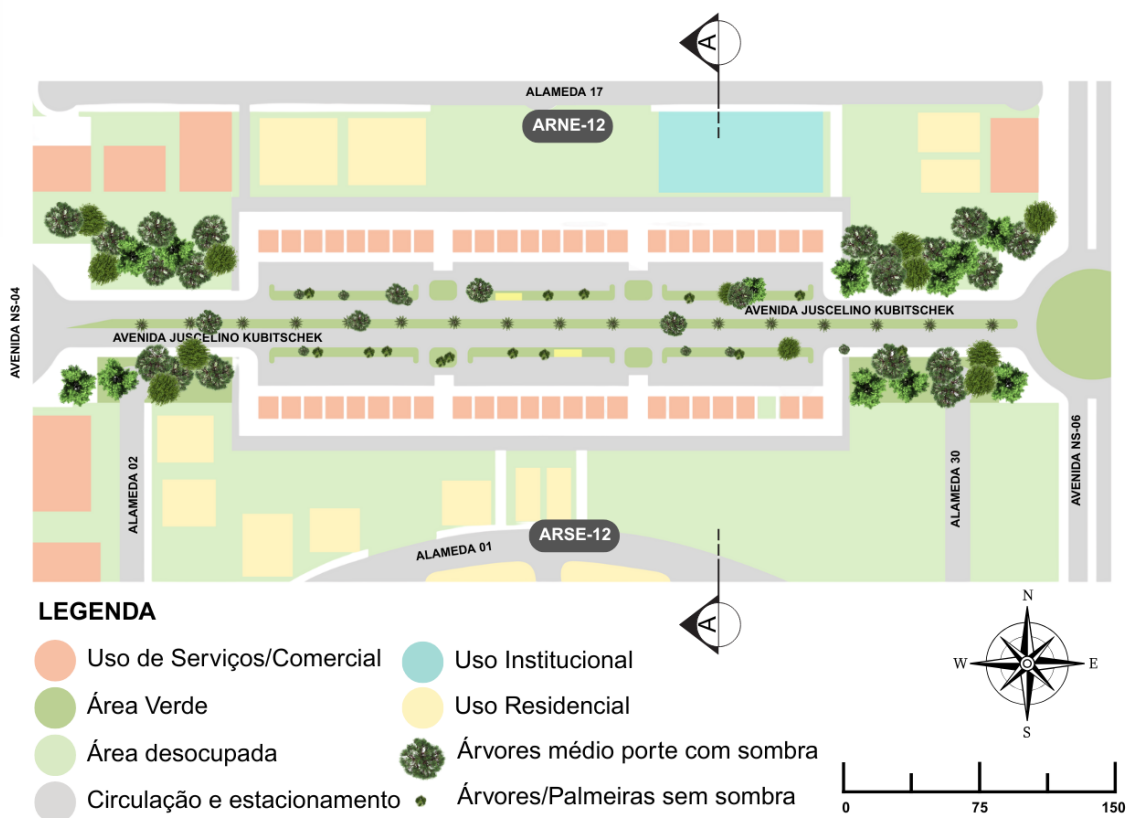
e 500 metros para sul da avenida de modo a melhor compreender o que acontece nesses trechos (Figuras 5 e 6).

Figura 5 - Trecho 5, a Avenida JK entre a Área Comercial Nordeste 01 (ACNE-01) e a Área Comercial Sudeste 01 (ACSE-01).



Fonte: Google Earth, adaptado pelos autores, 2025

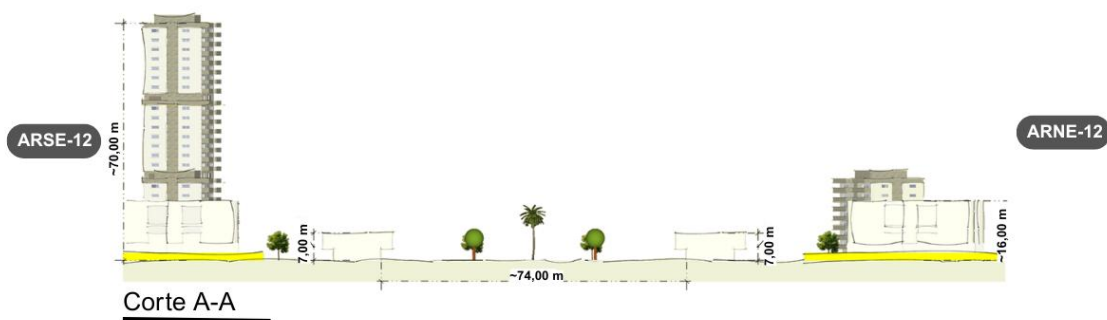
Figura 6 - Trecho 6, a Avenida JK entre a Área Residencial Nordeste 12 (ARNE-12) e a Área Residencial Sudeste 12 (ARSE-12).



Fonte: Google Earth, adaptado pelos autores, 2025

Primeiramente, a partir de uma análise morfológica, evidencia-se que a JK possui uma relação largura/altura (W/H) desproporcional, conforme a Figura 7. Isto é, o ideal para conforto do pedestre, segundo Gehl (2013) é uma relação de 1:1, na qual a altura das edificações corresponde à largura da via, cria-se, assim, uma sensação de acolhimento e sombreamento. Entretanto, na JK essa proporção chega a 1:10, o que expõe o transeunte a uma abóbada celeste, ou “céu visível”, excessivo e reforça a monumentalidade em detrimento do conforto ambiental (Romero, 2013).

Figura 7 - Corte do trecho 6 a evidenciar a relação W/H (altura/largura)



Fonte: acervo pessoal, 2025

Outro aspecto crítico é a falta de arborização adequada. Embora haja canteiros centrais largos e calçadas generosas, a presença de árvores é escassa e, quando existente, muitas vezes inadequada em porte ou disposição, conforme evidenciado pelas Figuras 5 e 6. Segundo Mascaró (2003) e Romero (2013), o desenho urbano deve incorporar estratégias de sombreamento e conforto climático como parte indissociável da paisagem. A ausência de cobertura arbórea adequada na JK agrava o microclima da cidade, conforme Soza, Silva e Faria (2016), já marcado por altas temperaturas e baixa umidade em períodos de estiagem, segundo dados do INMET (2022).

Do ponto de vista funcional, a avenida é caracterizada por fachadas inativas e usos monofuncionais, com grandes trechos destinados apenas ao comércio ou a serviços isolados. Isso reduz a vitalidade urbana e a diversidade de atividades, contrariando os princípios defendidos por Jacobs (2011), que enfatiza a importância do uso misto e da presença de pessoas no espaço público para garantir segurança e dinamismo.

A partir dessas discussões e análises iniciais - sobre as calçadas, o sombreamento e a arborização, a relação  $W \times H$  e as fachadas ativas -, para uma análise mais objetiva desses dois trechos da avenida, foi elaborada uma tabela de valoração como instrumento metodológico para sistematizar a análise a partir de critérios objetivos e comparáveis. Ela reúne dimensões fundamentais da paisagem urbana, como calçadas, arborização, fachadas, mobiliário urbano, iluminação, sinalização, travessias e acessibilidade, ao definir parâmetros claros de observação e atribuir pesos diferenciados a cada item, conforme sua relevância para a dinâmica do espaço público. Dessa maneira, o processo de avaliação se afasta da mera percepção subjetiva, e passa a adotar uma lógica de mensuração fundamentada em indicadores que permitem qualificar a experiência urbana no eixo estudado.

Outrossim, o desenvolvimento dessa tabela permitiu compreender com maior profundidade o comportamento da avenida, na medida em que cada item avaliado contribui para revelar fragilidades e potencialidades do espaço. De tal modo, atribui-se notas entre 1 e 5 para cada critério (Sendo, 1 - Inexistente ou péssima condição (altamente hostil); 2 - Presença pontual e mal conservada, muito ruim; 3 - Presença regular, uso limitado, qualidade mediana; 4 - Boa presença e qualidade razoável, atende bem; e 5 - Presença consistente, bem mantida e exemplar), ponderadas por sua importância relativa. Nesse contexto, a adoção dessa metodologia possibilita a construção de um índice final de desempenho de cada trecho analisado. Assim, a tabela não apenas orienta a leitura da paisagem, mas também fornece uma base objetiva para comparações,

interpretações críticas e proposições de melhoria, a consolidar-se como uma ferramenta para a análise da paisagem urbana empreendida nesta pesquisa.

Por fim, a escolha dos pesos atribuídos a cada critério reflete a priorização dos elementos que exercem maior influência direta na qualidade do espaço urbano aqui analisado e na vivência cotidiana da Avenida JK. Calçadas, arborização e fachadas receberam peso 2 por constituírem os principais estruturadores da experiência do pedestre no contexto de Palmas e da vitalidade urbana, já que garantem condições de circulação, conforto ambiental e interação social. A iluminação e as travessias foram ponderadas em 1,5, o que reconhece sua relevância tanto para a segurança quanto para a mobilidade, sem, contudo, ocupar a centralidade dos três primeiros aspectos. Por outro lado, mobiliário urbano, sinalização e acessibilidade receberam peso 1, pois, embora importantes para complementar e qualificar o espaço público, desempenham funções mais específicas e de menor abrangência no contexto da análise geral, o que funciona como elementos de apoio ao desempenho urbano da avenida.

Primeiramente, ao analisar o trecho 5, que possui equipamentos públicos e áreas de comércio, nota-se que ele apresenta maior fluxo de pessoas e relativa vitalidade. Ainda assim, sofre com problemas de conforto ambiental e de desenho das calçadas. Possui potencial de adensamento moderado e de incorporação de usos residenciais, o que poderia ampliar sua dinâmica (Tabelas 01 e 02).

Tabela 1 - Valoração do trecho 5, lado norte

TRECHO	CRITÉRIO	NOTA	PESO	TOTAL	TOTAL PONDERADO
5 NORTE	Calçadas	4,00	2,00	8,00	3,33
	Arborização	2,00	2,00	4,00	
	Fachadas Ativas	4,00	2,00	8,00	
	Mobiliário Urbano	4,00	1,00	4,00	
	Iluminação	3,00	1,50	4,50	
	Sinalização	4,00	1,00	4,00	
	Travessias	3,00	1,50	4,50	
	Acessibilidade NBR 9050	3,00	1,00	3,00	

Fonte: acervo pessoal, 2025

Tabela 2 - Valoração do trecho 5, lado sul

TRECHO	CRITÉRIO	NOTA	PESO	TOTAL	TOTAL PONDERADO
5 SUL	Calçadas	3,00	2,00	6,00	3,08
	Arborização	2,00	2,00	4,00	
	Fachadas Ativas	4,00	2,00	8,00	
	Mobiliário Urbano	3,00	1,00	3,00	
	Iluminação	3,00	1,50	4,50	
	Sinalização	4,00	1,00	4,00	
	Travessias	3,00	1,50	4,50	
	Acessibilidade NBR 9050	3,00	1,00	3,00	

Fonte: acervo pessoal, 2025

Avaliou-se os dois lados da avenida separadamente, o lado norte e o lado sul. No lado norte, a média ponderada de 3,33 indica um desempenho levemente superior ao do lado sul, destaca-se especialmente pela qualidade das calçadas e das fachadas ativas, ambas avaliadas com nota 4 e peso 2, o que reforça a relevância desses elementos para a vitalidade e acessibilidade urbana. O mobiliário urbano também apresentou boa avaliação (nota 4), o que sugere a presença relativamente adequada, enquanto a iluminação, as travessias e a acessibilidade ficaram em níveis intermediários, o que indica condições razoáveis, mas com espaço para melhorias. O ponto mais frágil no trecho norte foi a arborização (nota 2), que, mesmo com peso elevado, mostrou déficit de sombreamento e qualidade ambiental, o que compromete o conforto térmico e a experiência de permanência no espaço.

No lado sul do trecho 5, a média ponderada foi de 3,08, ligeiramente inferior, a refletir um desempenho mais modesto nas calçadas e no mobiliário urbano (nota 3), o que reduziu a qualidade geral do espaço para o pedestre em comparação com o lado norte. A arborização também se manteve com nota 2, a reafirmar uma fragilidade estrutural da avenida como um todo, enquanto fachadas ativas, sinalização e iluminação apresentaram resultados semelhantes ao do trecho norte, o que reforça uma relativa homogeneidade entre os lados. A diferença entre os dois trechos evidencia que, embora ambos apresentem potencialidades, sobretudo na ativação das fachadas e na presença de sinalização adequada, o lado norte oferece condições ligeiramente mais favoráveis ao uso do pedestre, enquanto o lado sul demanda maior atenção em aspectos básicos de infraestrutura, como calçadas e mobiliário urbano.

Em seguida, ao analisar o trecho 6, marcado por terrenos vagos, maior presença de fachadas cegas e menor presença de pedestres. Percebe-se que a escala monumental é ainda mais evidente, o que gera uma sensação de vazio e insegurança. Esse trecho sintetiza os limites do modelo modernista quando não acompanhado de políticas de ocupação adequadas (Tabelas 03 e 04).

Tabela 3 - Valoração do trecho 6, lado norte

TRECHO	CRITÉRIO	NOTA	PESO	TOTAL	TOTAL PONDERADO
6 NORTE	Calçadas	3,00	2,00	6,00	3,00
	Arborização	3,00	2,00	6,00	
	Fachadas Ativas	4,00	2,00	8,00	
	Mobiliário Urbano	2,00	1,00	2,00	
	Iluminação	3,00	1,50	4,50	
	Sinalização	3,00	1,00	3,00	
	Travessias	3,00	1,50	4,50	
	Acessibilidade NBR 9050	2,00	1,00	2,00	

Fonte: acervo pessoal, 2025

Tabela 4 - Valoração do trecho 6, lado sul

TRECHO	CRITÉRIO	NOTA	PESO	TOTAL	TOTAL PONDERADO
6 SUL	Calçadas	4,00	2,00	8,00	3,25
	Arborização	3,00	2,00	6,00	
	Fachadas Ativas	4,00	2,00	8,00	
	Mobiliário Urbano	2,00	1,00	2,00	
	Iluminação	3,00	1,50	4,50	
	Sinalização	3,00	1,00	3,00	
	Travessias	3,00	1,50	4,50	
	Acessibilidade NBR 9050	3,00	1,00	3,00	

Fonte: acervo pessoal, 2025

Da mesma maneira que no trecho 5, avaliou-se os dois lados da avenida neste trecho 6. No lado norte, a média ponderada de 3,00 revela um desempenho geral apenas regular, com destaque positivo para as fachadas ativas (nota 4), que contribuíram para a vitalidade urbana do espaço. Calçadas e arborização receberam nota 3, o que garante condições mínimas de circulação e conforto ambiental, mas ainda insuficientes para atender plenamente às demandas de qualidade urbana. Os maiores pontos críticos foram o mobiliário urbano (nota 2) e a acessibilidade (nota 2), que revelam carências importantes no suporte ao pedestre e na conformidade com a NBR 9050. Esse conjunto de resultados evidencia que, apesar da presença de usos ativos e de condições razoáveis de iluminação e travessias, o trecho ainda carece de infraestrutura básica e inclusiva para oferecer um espaço mais qualificado.

Já no lado sul, a média ponderada alcançou 3,25, um desempenho ligeiramente superior ao lado norte, sobretudo pela melhor avaliação das calçadas (nota 4) e da acessibilidade (nota 3). Esses resultados indicam uma infraestrutura pedonal mais estruturada, que favorece a circulação

e o atendimento às normas de inclusão. Assim como no lado norte, as fachadas ativas tiveram bom desempenho (nota 4), o que reforça o papel desse critério como indutor de vitalidade urbana. Entretanto, as fragilidades persistem na baixa qualidade do mobiliário urbano (nota 2) e na arborização ainda insuficiente (nota 3), a apontar para a necessidade de investimentos que tornem o espaço mais confortável e convidativo. A comparação entre norte e sul revela que o lado sul oferece melhores condições de caminhabilidade e acessibilidade, enquanto ambos compartilham desafios em elementos de suporte e ambiência urbana.

Assim, em uma análise comparativa entre os trechos 5 e 6 evidencia-se diferenças significativas no padrão de ocupação e na forma como o uso do solo se manifesta ao longo da Avenida, ao observar as Figuras 5 e 6. O trecho 5, marcado pelo predomínio do comércio e serviços, apresenta vitalidade urbana em função das fachadas ativas, mas sofre com a precariedade da arborização, composta por espécies que não oferecem sombreamento adequado, como palmeiras e árvores de pequeno porte. A baixa altura dos edifícios, em geral limitada a gabaritos de até 8 metros, estão aquém do permitido e comprometem a relação ideal entre largura e altura da via (W/H 1:1), o que resulta em menor conforto ambiental e aproveitamento insuficiente da infraestrutura existente. Esse cenário pode ser explicado pelo processo inicial de ocupação de Palmas, no qual os lotes chegaram a ser doados, como observa Lucini (2018), o que contribuiu para um adensamento limitado e desarticulado.

Já no trecho 6, a presença de edifícios multifamiliares nas proximidades sugere uma tendência de maior aproveitamento da capacidade construtiva da avenida, ainda que de forma incipiente e aquém do potencial já previsto pela legislação. Diferentemente do trecho 5, aqui o comércio vicinal possui gabarito mais compatível com as normas, mas ainda com baixo potencial construtivo, o que limita a densificação, a vitalidade urbana e a relação W/H. A arborização, novamente insuficiente, mostra-se particularmente ruim nas áreas de maior circulação, onde a presença de sombreamento seria fundamental para o conforto do pedestre. Além disso, a elevada quantidade de terrenos desocupados reforça a condição de subutilização da via. Assim, enquanto o trecho 5 se caracteriza por um comércio mais ativo, mas com edificações subdimensionadas, o trecho 6 revela alguns sinais de adensamento, embora limitado, ambos a refletir as fragilidades estruturais da avenida em termos de aproveitamento do espaço e de qualificação da paisagem urbana.

Diante desse quadro, alguns potenciais de intervenção se destacam como estratégias para a qualificação da paisagem da Avenida JK. A arborização de porte médio, adequada à escala da via, associada à implantação de biovaletas e jardins de chuva nos canteiros centrais, poderia contribuir significativamente para o microclima urbano, a drenagem sustentável e a valorização

ambiental do espaço público conforme preconizado por Romero (2013). Além disso, a ampliação das áreas sombreadas favorece tanto o conforto higrotérmico quanto a permanência dos pedestres, aproximando a avenida de padrões mais humanizados.

Outro eixo de qualificação refere-se ao uso misto e ao adensamento. O estímulo à ocupação dos vazios urbanos com edificações de 7 a 10 pavimentos permitiria equilibrar densidade e conforto, além de reforçar a vitalidade da avenida, aproximando-se do que defendeu Bertaud (2018) e Jacobs (2011). A integração de funções residenciais, comerciais e de serviços garantiria a presença de pessoas em diferentes horários, reduzindo a ociosidade do espaço urbano. Complementarmente, a requalificação das fachadas, com maior permeabilidade e interação com o espaço público, contribuiria para uma relação mais dinâmica entre edifícios e a rua.

Por fim, no campo da mobilidade sustentável e da resiliência urbana, a consolidação da JK como eixo estruturante de transporte coletivo, representa um caminho viável sem recorrer a obras onerosas. A melhoria da acessibilidade para pedestres e ciclistas, aliada à valorização de espaços abertos e áreas verdes, reforça a avenida como espaço de convivência saudável. Nesse sentido, a própria condição de avenida larga revela-se uma potencialidade singular para a cidade, pois possibilita conciliar fluxos de mobilidade com áreas de permanência e contato com a natureza, o que qualifica o espaço público. Assim, a pesquisa evidencia que a JK pode desempenhar papel estratégico na promoção da saúde coletiva, sobretudo diante das lições deixadas pela pandemia da COVID-19, quando a ventilação natural, o acesso a áreas verdes e o uso seguro dos espaços abertos se mostraram fundamentais para a qualidade de vida urbana.

Esses potenciais permitem compreender a paisagem da Avenida JK não apenas como herança modernista, mas como base para um novo paradigma urbano, que aproveita sua infraestrutura e monumentalidade, ao mesmo tempo em que a adapta às demandas contemporâneas de sustentabilidade, vitalidade e saúde pública. Além disso, mostram que a análise da paisagem não é apenas subjetiva, mas ela tem elementos que podem e devem ser analisados de maneira objetiva, o que foi feito por meio das tabelas de valoração.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A análise da Avenida Juscelino Kubitschek (JK) demonstrou que sua paisagem sintetiza dilemas e potencialidades do urbanismo modernista aplicados ao contexto brasileiro. Ou seja, projetada como eixo estruturante de Palmas, a avenida carrega a monumentalidade, a setorização

e a lógica funcional típicas desse modelo, que hoje se mostram limitadas em termos de vitalidade urbana, conforto ambiental e adequação às demandas contemporâneas.

A pesquisa evidenciou que a JK deve ser compreendida não apenas como via de circulação, mas como paisagem urbana em transformação, moldada por processos históricos e sociais (Besse, 2014). Sua baixa relação largura/altura (1:10) reforça a escala voltada ao automóvel, mas também abre espaço para intervenções que devolvam protagonismo ao pedestre, conforme defendem Jacobs (2011) e Gehl (2013).

O trabalho avançou em dois aspectos principais: primeiro, aprofundou a análise empírica, com medições, levantamento da arborização e comparação entre trechos distintos; e, depois, identificou potenciais de requalificação, como adensamento moderado, incentivo ao uso misto, transporte coletivo e infraestrutura verde. Assim, a crítica inicial ao urbanismo modernista deu lugar a uma abordagem propositiva, que enxerga, na avenida, não apenas problemas, mas oportunidades.

Elementos como largura da via, vazios urbanos e monumentalidade, inicialmente fragilidades, também podem ser convertidos em potenciais. A JK possui porte para receber arborização adequada, sistemas de drenagem sustentável e um eixo estruturante de transporte coletivo. Sua localização estratégica e vistas privilegiadas oferecem condições para concentrar usos diversificados e estimular novas formas de vitalidade urbana.

Conclui-se, portanto, que a paisagem da JK pode deixar de ser apenas um legado modernista e tornar-se um eixo de reinvenção urbana, articulando sustentabilidade, saúde pública e diversidade de usos. Ao reinterpretar sua monumentalidade em favor da escala humana, Palmas tem a oportunidade de transformar essa avenida em símbolo não apenas de sua fundação, mas também de seu presente e futuro. Como agenda de pesquisa futura, propõe-se ampliar a análise comparativa para outras avenidas estruturantes da capital e para cidades planejadas em diferentes contextos, de modo a fortalecer o diálogo crítico entre teoria e prática urbanística.

### *Agradecimentos*

Ao apoio financeiro recebido do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq – Brasil.

### REFERÊNCIAS

ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

BERTAUD, Alain. **Order without Design: How Markets Shape Cities**. Cambridge, MA: MIT Press, 2018.

BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo: exercícios de paisagem**. Tradução de Paulo Neves. Rio de Janeiro: Editora da UERJ, 2014.

BOTTURA, Roberto; VARGAS, Heliana Comin. O projeto de Palmas TO frente às teorias urbanas revisionistas pós-1945. **Vitruvius – Arquitextos**, São Paulo, ano 21, n. 245, 2020. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/21.245/7923>. Acesso em: 05 mai. 2025.

CAETANO, Norton *et al.* Análise praxiológica do desenvolvimento urbano de grandes cidades brasileiras. **MISES: Interdisciplinary Journal of Philosophy, Law and Economics**, v. 9, 30 ago. 2021.

CONSELHO DA EUROPA. **Convenção Europeia da Paisagem**. Florença, 20 out. 2000. Disponível em: <https://rm.coe.int/16807b6bc7>. Acesso em: 10 jul. 2025.

GEHL, Jan. **Cidades para as pessoas**. Tradução de Anita Di Marco. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GRUPOQUATRO. **Projeto da capital do estado do Tocantins**. Palmas: Governo do Estado do Tocantins, 1989.

INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA (INMET). Gráficos climatológicos: Estação meteorológica nº 83033, Tocantins. Brasília: INMET, [s.d.]. Acesso em: 10 fev 2025. Disponível em: <https://clima.inmet.gov.br/GraficosClimatologicos/TO/83033>

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

LUCINI, Andréia Cristina Guimarães Cantuária. **Palmas, no Tocantins, terra de quem? As desapropriações e desposseções de terras para a implantação da última capital projetada do século XX**. 2018. Tese (Doutorado em Ciências do Ambiente) – Universidade Federal do Tocantins, Palmas, 2018.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Tradução de Maria Cristina Tavares Afonso. Lisboa: Edições 70, 2011.

MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamento urbano**. 1. ed. Porto Alegre/RS, 2003.

PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Tradução de Francisco Leitão. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

ROMERO, Marta Adriana Bustos. **Princípios bioclimáticos para o desenho urbano**. 3. ed. Brasília: Editora UnB, 2013.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2002.

SOUSA, Giuliana de Brito. **Cidades capitais: paisagens em (trans)formação**. 2018. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2018.

SOZA, Juliana Leão; SILVA, Marcela Pádua; FARIA, João Roberto Gomes de. Temperatura superficial de materiais sob a influência do sombreamento de diferentes espécies arbóreas. **Fórum Ambiental da Alta Paulista**. São Paulo, v. 12, n. 14, p. 14-28, 2016.

TEIXEIRA, Luís Fernando Cruvinel. A formação de Palmas. **Revista UFG**, Goiânia, ano XI, n. 6, p. 91–99, jun. 2009.

TREVISAN, Ricardo. **Cidades novas**. Brasília: Editora UnB, 2020.

VELASQUES, Ana Beatriz Araújo. **A concepção de Palmas (1989) e sua condição moderna**. 2010. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.