

PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL:

Bases teóricas e práticas de intervenção
na organização espacial

JEANINE MAFRA MIGLIORINI
(ORGANIZADORA)

Atena
Editora
Ano 2022

PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL:

Bases teóricas e práticas de intervenção
na organização espacial

JEANINE MAFRA MIGLIORINI
(ORGANIZADORA)

Atena
Editora
Ano 2022

Editora chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Editora executiva

Natalia Oliveira

Assistente editorial

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto gráfico

Camila Alves de Cremo

Daphynny Pamplona

Gabriel Motomu Teshima

Luiza Alves Batista

Natália Sandrini de Azevedo

Imagens da capa

iStock

Edição de arte

Luiza Alves Batista

2022 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2022 Os autores

Copyright da edição © 2022 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial**Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí

Prof. Dr. Alexandre de Freitas Carneiro – Universidade Federal de Rondônia

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Ana Maria Aguiar Frias – Universidade de Évora

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa



Prof. Dr. Antonio Carlos da Silva – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
Prof^o Dr^a Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof^o Dr^a Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná
Prof^o Dr^a Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadilson Marinho da Silva – Secretaria de Educação de Pernambuco
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Kárpio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia
Prof^o Dr^a Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal do Paraná
Prof^o Dr^a Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^o Dr^a Lucicleia Barreto Queiroz – Universidade Federal do Acre
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Universidade do Estado de Minas Gerais
Prof^o Dr^a Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^o Dr^a Marianne Sousa Barbosa – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Prof^o Dr^a Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso
Prof. Dr. Pedro Henrique Máximo Pereira – Universidade Estadual de Goiás
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
Prof^o Dr^a Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^o Dr^a Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^o Dr^a Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof^o Dr^a Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins



Planejamento urbano e regional: bases teóricas e práticas de intervenção na organização espacial

Diagramação: Camila Alves de Cremo
Correção: Maiara Ferreira
Indexação: Amanda Kelly da Costa Veiga
Revisão: Os autores
Organizadora: Jeanine Mafra Migliorini

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

P712 Planejamento urbano e regional: bases teóricas e práticas de intervenção na organização espacial / Organizadora Jeanine Mafra Migliorini. – Ponta Grossa - PR: Atena, 2022.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-5983-951-3

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.513222202>

1. Planejamento urbano. 2. Planejamento regional. I. Migliorini, Jeanine Mafra (Organizadora). II. Título.

CDD 307.76

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná – Brasil
Telefone: +55 (42) 3323-5493
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br



DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.



DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.



APRESENTAÇÃO

Pensar e estudar o urbano é questão extremamente necessária para planejarmos e executarmos ações eficientes e eficazes em nossas cidades, afim de melhorar a qualidade da vida urbana. Entretanto tal assunto é tão vasto que não há outra maneira de fazê-lo senão através da interdisciplinaridade. São essas visões e abordagens diferentes que dão subsídios para se pensar uma cidade saudável, igualitária em acessos, onde a qualidade de vida seja corriqueira.

Este livro apresenta diferentes abordagens no pensar a cidade. Inicialmente surge a questão das métricas de paisagens para os espaços livres, uma vez que esses espaços são tão relevantes quanto o espaço construído, e precisam ser pensados quando se analisa a expansão urbana pensando na manutenção de suas dinâmicas biofísicas, apoiando assim a conservação da biodiversidade.

Da mesma relevância são as análises das cidades a partir de sua forma, como apresentado no segundo capítulo, baseando-se da proposta de Kevin Lynch para a boa forma da cidade. Seguindo para o próximo capítulo a análise da cidade ao longo da história, utilizando seus planos diretores, em busca de respostas para o que foi proposto e o que foi executado de seus planos.

Dentro das análises urbanas apresenta-se o uso da cartografia para representação da distribuição de rendas dentro da cidade, criando assim embasamento para propostas de intervenção sócio espacial. No capítulo seguinte apresenta-se uma discussão sobre o transporte público, com enfoque financeiro.

Finalizando o livro um tema de extrema importância no debate do urbano, os imigrantes, nesse caso venezuelanos, inseridos em nossa sociedade, em busca de suas identidades e criando suas territorialidades.

Temas tão vastos quanto são nossas cidades, mas ao mesmo tempo tão próximos do nosso cotidiano, que precisam ser trazidos à tona para discussões e propostas, sempre em busca de uma maior qualidade de vida de nossas cidades e consequentemente de nós mesmos.

Boa leitura e ótimas reflexões!

Jeanine Mafra Migliorini

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

MÉTRICAS DE PAISAGEM E SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES: SUBSÍDIOS PARA A CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE E A ESTRUTURAÇÃO DA EXPANSÃO URBANA

Andrea Baran Villela Pedras

Raquel Hemerly Tardin Coelho

Marco Aurelio Passos Louzada


 <https://doi.org/10.22533/at.ed.5132222021>

CAPÍTULO 2..... 14

O SERVIÇO DE TRANSPORTE COMPLEMENTAR DA REGIÃO DO CARIRI CEARENSE AVALIADO A PARTIR DA REGULAÇÃO FINANCEIRA DO ESTADO

Emanuel Jeronymo Lima Oliveira

Caroline Muñoz Cevada Jeronymo

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.5132222022>

CAPÍTULO 3..... 27

OS PLANOS DIRETORES DA CIDADE DE FORTALEZA-CE E A RELAÇÃO ENTRE O PENSAMENTO URBANÍSTICO ENTRE 1960 E 2000

Aminda Pastana Alves

Ciro Férrer Herbster Albuquerque

Rebeca Froés de Assis


Luádyna Almeida Bezerra

Gabriel Sato Feitosa Arrais

Marcelo Mota Capasso

Camila Bandeira Cavalcante

André Soares Lopes

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.5132222023>

CAPÍTULO 4..... 43

A CARTOGRAFIA GEOGRÁFICA E A REPRESENTAÇÃO DE DADOS DE RENDA NO ESPAÇO URBANO-REGIONAL

Ederson Nascimento

Wellinton da Silva Farias

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.5132222024>

CAPÍTULO 5..... 55

AVALIAÇÃO DO PLANEJAMENTO E FORMA URBANA NA CIDADE PORTO

Ricardo Batista Bitencourt

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.5132222025>

CAPÍTULO 6..... 76

VENEZUELANOS: IDENTIDADE E TERRITORIALIDADE

Ailson Barbosa de Oliveira

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.5132222026>

SOBRE A ORGANIZADORA.....	89
ÍNDICE REMISSIVO.....	90

AVALIAÇÃO DO PLANEJAMENTO E FORMA URBANA NA CIDADE PORTO

Data de aceite: 01/02/2022

Ricardo Batista Bitencourt

<http://lattes.cnpq.br/3405711083054225>

Este artigo decorre da pesquisa de Doutorado junto ao Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, concluída no ano de 2020, sob o título “Para planejar a boa forma, a avaliação de planos na cidade contemporânea”. Foi apresentado no V Encontro Internacional de Gestão, Desenvolvimento e Inovação (EIGEDIN), na Universidade Federal de Mato Grosso do Sul/CPNV, tendo sido revisto e ampliado para esta publicação.

RESUMO: Partindo de um conceito de forma urbana que considera atributos espaciais e não espaciais, fruto da evolução histórica, o artigo apresenta uma avaliação morfológica do Plano Diretor Municipal do Porto/PT, de 2006. Essa avaliação qualitativa, denominada PFORM (plano + forma), é baseada, em boa medida, nas dimensões da Teoria da Boa Forma da Cidade de Kevin Lynch, trazidas à contemporaneidade por meio de sete princípios: densidades adequadas, centralidades múltiplas, corredores urbanos, estruturas verdes, zoneamento morfológico, diversidade e liberdade tipológica e valorização da história da cidade. Seu resultado é útil para, entre outros aspectos, reafirmar a relevância do uso da forma no planejamento urbano.

PALAVRAS-CHAVE: Forma urbana; Planejamento; Avaliação; O Porto.

ABSTRACT: Based on a concept of urban

form that considers spatial and non-spatial attributes, the result of historical evolution, the article presents a morphological evaluation of the Municipal Master Plan of Porto/PT, from 2006. This qualitative evaluation, called PFORM (plan + form), is based, to a large extent, on the dimensions of Kevin Lynch’s Good Shape Theory of the City, brought to contemporaneity through seven principles: adequate densities, multiple centralities, urban corridors, green structures, morphological zoning, diversity and typological freedom and appreciation of the city’s history. Its result is useful to, among other aspects, reaffirm the relevance of the use of form in urban planning.

KEYWORDS: Urban form; Planning; Evaluation; O Porto.

INTRODUÇÃO

“Antiga, Mui Nobre, Sempre Leal e Invicta Cidade do Porto”.

Epíteto do Porto, inscrito no Terreiro da Sé e na bandeira da cidade

Há certo consenso nos dias atuais sobre a definição de cidade contemporânea: aquela marcada pela crise do petróleo, pela transformação do mercado da energia (HOBSBAWM, 2001) e pela ascensão do paradigma da modernidade líquida (BAUMAN, 2001). Leveza e fluidez para um mundo repleto de liberdades de escolha, é verdade, mas também de relações superficiais e desencontros, com impacto brutal sobre a sua configuração. A desvalorização do espaço concreto, gerou

então, uma cidade dispersa, fragmentada e segregada (CARVALHO, 2013; VÁZQUEZ, 2016; GOITIA, 1970), como uma mancha de tinta sobre o território; polinucleada, heterogênea e salpicada de vazios (GAUSA, 2007).

Nesse contexto, considerando que, planejar a cidade por meio de suas formas é além de possível, necessário, este artigo além de analisar a evolução das formas da cidade do Porto, verifica o quanto essas formas foram utilizadas em seu planejamento, por meio de uma avaliação morfológica do Plano Diretor Municipal de 2006. Para tanto, a forma urbana é compreendida como o conjunto de atributos físicos espaciais e não espaciais, fruto das relações sociais estabelecidas e da história (BITENCOURT, 2020). Ou seja, para que seja compreendida, é preciso também observá-la a partir da história, consolidada por meio de camadas sobrepostas, receptáculo, palimpsesto, no qual camadas antigas são apagadas por serem substituídas pelas mais recentes (CONZEN, 2004).

A forma é material, ou espacial, quando considera elementos como cor, textura, volumes e contornos, traçados, vias, quarteirões, espaços livres privativos e públicos, parcelas, edificações, fechados e abertos, cheios e vazios. Mas é também imaterial, não-espacial, quando “resultado tangível das forças sociais e econômicas” e “concretização de ideias e intenções” (MOUDON, 2015:41) de cada povo, cultura, economia, história e relações sociais estabelecidas, concretizada por meio da percepção, dos usos, ocupações, fluxos, apropriações, dentre outros (BITENCOURT, 2020).

A partir desses fundamentos, a pergunta que se coloca neste artigo é: o que é legítimo querer que um plano para a cidade contemporânea contenha quanto às preocupações com a forma urbana?

ORIGEM E EVOLUÇÃO URBANA DO PORTO

A Cidade do Porto, a segunda maior de Portugal e principal centro urbano da região norte do país, tem sua origem em assentamentos paleolíticos nas margens esquerda e direita do rio Douro, servindo durante muito tempo, como paragem para a travessia do rio, para quem se dirigia de Lisboa para Braga (MOURA, 2009). Apenas no século XII, se deram as bases de um povoamento mais elaborado, com a atribuição de um foral, que garantia terras públicas para o uso coletivo da comunidade, regulava impostos, portagens, multas e estabelecia direitos e deveres. Surge então uma cidade episcopal (1120-1405), constituída de um pequeno assentamento, numa colina da margem direita, com catedral, edifício residencial para o clero e um pequeno mercado, cercados por uma muralha românica primitiva (OLIVEIRA, 2014), como indicado na Figura 1.

Daí, o assentamento se expande a partir da Igreja da Sé, ao longo do rio, tanto e no século XIV, construiu-se nova barreira, a Muralha Fernandina, alusiva ao rei Fernando I (1345-1383), incluindo uma parcela mais ampla da cidade, o porto e a chamada Ribeira, acarretando mudanças à cidade medieval, entre elas, a construção de novas ruas e

edifícios públicos excepcionais, que conformam a paisagem típica do centro histórico, ainda hoje visível (BITENCOURT, 2020). A partir desse momento, a cidade episcopal, local de disputas de poder (DOMINGUES, 2016; KRITSCH, 2010), passa a contrastar com a crescente atividade portuária, animada pelas descobertas marítimas e pela expansão dos domínios portugueses dos séculos seguintes na América, Ásia e África. É então que os produtos trazidos dessas colônias se espalham pelo comércio nas praças e ruas da cidade, dentro ou à porta da muralha (FERNANDES & CHAMUSCA, 2018).



Figura 1 – Ocupação original do Porto (séculos XII e XIII)

Fontes: OLIVEIRA (2014) e Arquivo Histórico Municipal do Porto. Adaptados pelo Autor.

Na primeira metade do século XVIII, o Porto vai consolidar a expansão para além da muralha medieval, pelas freguesias de Santo Ildefonso e Miragaia, norteadas por imperativos de prestígio, na proximidade da Sé e cariz comercial, ao longo do rio (FERREIRA & ROCHA, 2013:192), conformando-se a “Baixa do Porto” (Figura 2).

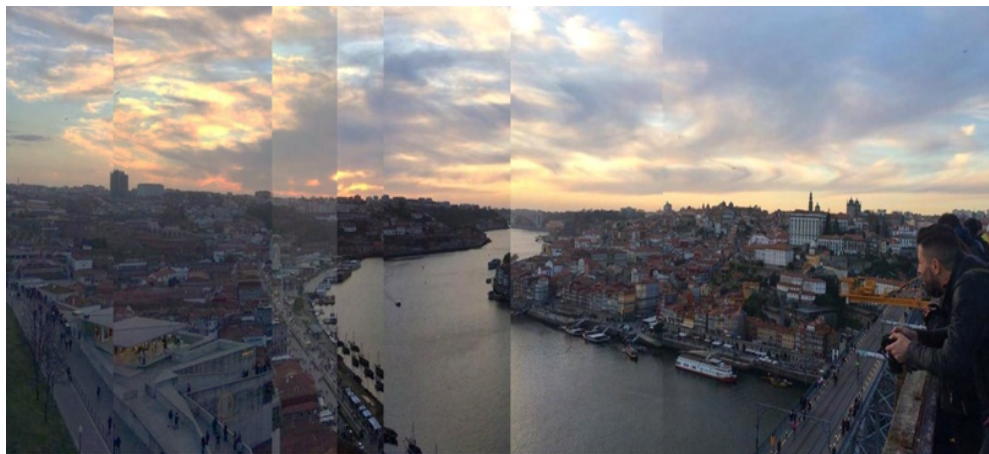


Figura 2 - O rio Douro: na margem esquerda a cidade de Vila Nova de Gaia e à direita, a Ribeira, com a Colina da Sé e o Palácio Episcopal ao alto.

Fonte: fotos do Autor (2019).

Em 1764, já sob princípios iluministas e ditames pombalinos, a chamada “arquitetura de programa” impõe a criação da Junta das Obras Públicas, agência responsável pelo planejamento e gestão urbanos, herdeira da longa “tradição urbanística portuguesa em territórios de além-mar”, caracterizada por “uniformidade, ordem, sobriedade e estandardização”, reflexos do poder real e absoluto (FIDALGO et al, 2012:84). A agência vai então concentrar-se na expansão por sobre as zonas rurais do norte, parcelando as quintas existentes, até ao que hoje corresponde à Praça da República (FERREIRA & ROCHA, 2013). Trata-se pois, de coerente programação dos projetos, que visava transformar o Porto numa cidade moderna, regularizando-se o traçado viário e criando novas ruas estruturantes como a Cedofeita e a Almada (Figura 3), entretanto, mantendo-se o tipo básico: o sobrado sem afastamentos.

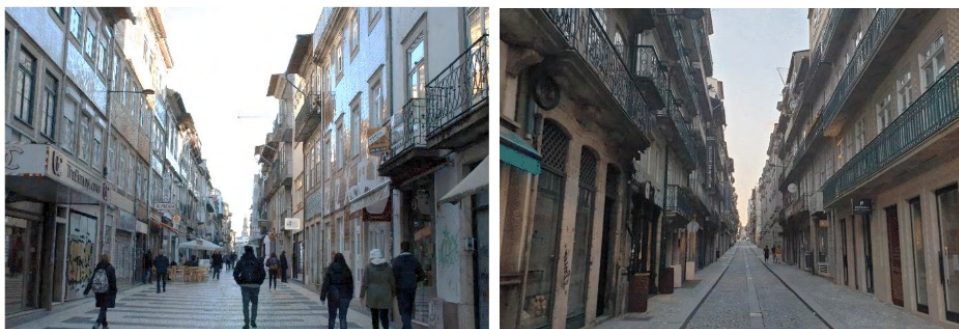


Figura 3 - Ruas da Cedofeita e da Almada nos dias atuais.

Fonte: fotos do Autor (2019).

A partir desse momento, segundo Oliveira (2013), são distinguíveis três períodos morfológicos¹ na história da cidade, que podem ser obtidos a partir da leitura de plantas históricas: o período monárquico, o tardo monárquico e o democrático, cada um, com um conjunto de ações de planejamento e expansão.

O período monárquico, após a morte do rei Dom José I, em 1777, do abandono das estratégias políticas e econômicas do Marquês de Pombal (Fidalgo et al, 2012) e da fuga da Corte, é de lutas e de reconstrução nacional, culminando com a Revolução Liberal do Porto, de 1820, o breve a restauração do Brasil como colônia e o estabelecimento de uma monarquia constitucional em Portugal. Na planta correspondente, de 1865, é possível observar, a existência de duas ocupações principais: à direita, a Baixa e à esquerda a Foz Velha, na embocadura do rio Douro, as saídas históricas da cidade e algumas poucas expansões a elas associadas (Figura 4).

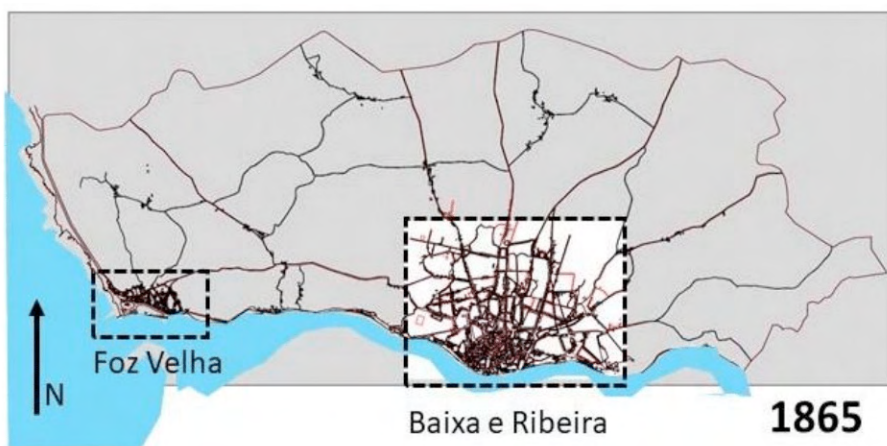


Figura 4 – Sobreposição das plantas do porto no período monárquico.

Fonte: OLIVEIRA (2013). Adaptado pelo Autor.

O período tardo monárquico, do final do Séc. XIX à primeira metade do XX, é representativo da explosão populacional, com desenvolvimento das redes de infraestrutura e novas vias. Na Baixa, em meio ao centro histórico, a rua Mouzinho da Silveira (Figura 5), aberta em 1872, apresenta caixa mais larga e gabaritos mais altos e torna-se o principal eixo de comunicação entre a Ribeira e antiga Praça da Liberdade (Figura 6), o novo centro da vida urbana, comercial e financeira da cidade.

¹ São períodos perceptíveis no plano urbano, cujas formas coincidem entre si, condicionando a ascensão e a queda de alguma característica urbana (PEREIRA COSTA, 2015), ficando evidentes em termos de crescimento e transformação da cidade.



Figura 5 - Rua Mouzinho da Silveira atual
Foto do Autor (2020)



Figura 6 – Praça da Liberdade no Séc. XIX.
Fonte: PINTO & FERNANDES (2018)

Também são realizadas novas e intensas expansões, além da conformação da Avenida da Boa Vista, da Praça da República à rotunda e de lá, até o Castelo do Queijo, sendo esse, o grande eixo viário a estruturar a expansão da cidade na direção do oceano. Articulam-se a ela, as avenidas Antunes Guimarães e Marechal Gomes da Costa, visíveis na planta de 1960 (Figura 7), transformando-se em frentes de expansão para as classes médias e altas, com unidades unifamiliares isoladas, restando ainda inúmeros vazios.

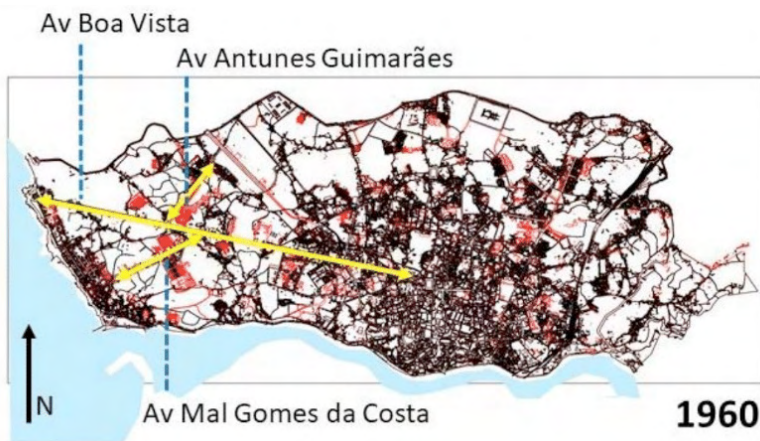


Figura 7 - Sobreposição das plantas do Porto no período tardo-monárquico e Estado Novo.
Fonte: OLIVEIRA (2013). Adaptado pelo Autor.

O terceiro período destacado por Oliveira (2013), o democrático, no pós-Segunda Guerra Mundial e da Revolução dos Cravos (1974), é de estabilização e posterior perda demográfica, restrição da expansão e contraditória fragmentação em seu interior, fenômeno característico da dispersão urbana² (SOUTHWORTH & OWENS, 1993). Isso é reflexo das

² Segundo SOUTHWORTH & OWENS (1993), na formação da cidade contemporânea, atuam três fenômenos aparentemente contraditórios: a fragmentação, em escala mais ampla, do território, que gera uma configuração policêntrica

implantações de conjuntos habitacionais dos anos 1950 e 1960, os chamados bairros sociais, que vão alterar significativamente o tipo edilício característico da cidade: das unidades agrupadas em grandes fachadas contínuas ou unidades unifamiliares isoladas, que tinham a rua como referência, para os blocos multifamiliares desconectados do sistema viário.

Além disso, há grandes vazios resultantes de nove séculos de expansão de urbana que foram ocupados paulatinamente por pesadas estruturas de circulação rápida, como a Via Cintura Interna – VCI, importante corredor viário transversal, no coração da cidade; ou ainda pela implantação dos grandes parques urbanos: o Parque da Cidade, o Parque Oriental, o de Serralves, da Pasteleira, dentre outros (Figura 8), todos representativos do pensamento urbanístico do século XX, que vai consolidar esses espaços públicos como referência de uso coletivo (OLIVEIRA, 2013).

Chegando à contemporaneidade, já não é mais possível identificar limites entre as antigas áreas de expansão da cidade (norte, leste e oeste), entretanto, existem diferenças entre aspectos morfológicos, sociais e de classe, mesmo no contexto europeu: baixa densidade, traçado regular, jovens e ricos à oeste, junto ao oceano; alta densidade, traçado orgânico, uso misto com classes médias, idosos, estudantes e turistas no centro e ao norte; jovens pobres em baixas densidades, muitos vazios e menor vitalidade das dinâmicas urbanas, à leste (CMP, 2015).

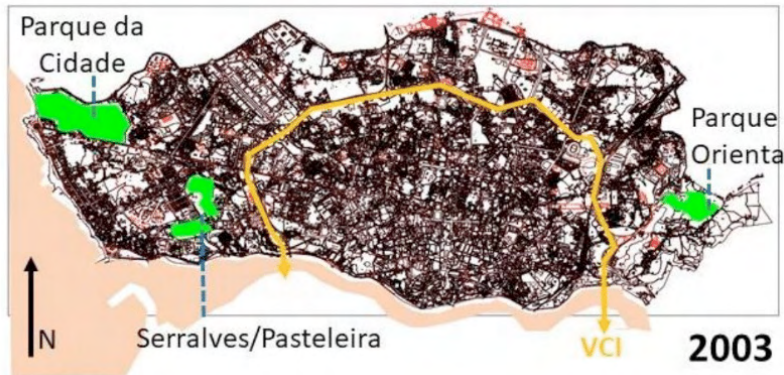


Figura 8 - Sobreposição das plantas do porto no período democrático.

Fonte: OLIVEIRA (2013). Adaptado pelo Autor.

AS DIMENSÕES DE LYNCH E A BOA FORMA DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

Ao defender que a forma urbana condiciona a vida cotidiana, como ressalta Vázquez (2016), Kevin Lynch (1918-1984) foi revolucionário quando buscou, a exemplo do que já

de urbanização; a difusão, nas escalas intermediárias, gerando isolamento das partes; e a separação, na escala do bairro, gerando contraditoriamente, integração de áreas em função de usos praticados, ou mesmo refletindo a divisão social do território.

fazia Gordon Cullen (1914-1994) , inserir questões não quantitativas na análise urbana, indagando qual seria o significado da cidade para seus usuários, além de identificar suas qualidades e elementos estruturadores. Para isso, utilizou-se de procedimentos metodológicos empíricos da psicologia, tais como questionários e mapas mentais.

Defensor de uma abordagem perceptiva da forma urbana, que a compreende a partir da percepção humana, sutil, complexa e aberta (VÁZQUEZ, 2006), além da visão serial dos cenários (BITENCOURT, 2020), na obra original de 1981, a Boa forma da cidade, Lynch indica que em planejamento de cidades existem regularidades inertes como o conforto ambiental e a ergonomia, mas também, que existem instituições sociais e atitudes mentais de cada grupo de usuários, sob as quais se pode fazer generalizações, que com o devido cuidado, podem ser imprescindíveis (LYNCH, 2018).

Ainda segundo o autor, tais generalizações, permitem “ligações entre valores importantes” em realidades distintas, e devem possuir “qualidades importantes para a maioria, senão para todas, as pessoas e culturas” (LYNCH, 2018:111). Para isso, indica cinco dimensões, originalmente, *performance dimensions*, que abrangem as principais qualidades de um “aglomerado urbano”, como ele prefere chamar a cidade. São elas³: vitalidade, sentido, adequação, acesso e controle, abrangendo as principais qualidades da cidade, acrescidas de dois meta-critérios: eficiência e justiça, sobre as quais, Lynch constrói sua teoria normativa geral, “alternativa às normas dogmáticas que habitualmente orientam as discussões acerca do que é bom nas cidades” (LYNCH, 2018:107).

A vitalidade, relaciona-se às questões físicas e ambientais da cidade: clima, topografia, conforto, o silêncio e o ruído, a poluição, a relevância dos espaços públicos e das áreas verdes, com suas consequências na organização temporal de nossas atividades, sendo as questões-chave aqui tratadas, “a saúde e o funcionamento biológico” (LYNCH, 2018:120).

O sentido, que por sua vez, trata a “clareza com que uma cidade pode ser apreendida ou identificada e a facilidade com que seus elementos estão conectados a acontecimentos não espaciais” (LYNCH, 2018:127), se aproximando de outro conceito, mais conhecido do autor, a imageabilidade, ou a qualidade de um objeto físico em evocar uma imagem forte em qualquer observador e que por isso, facilitam a formação de imagens mentais fortemente identificadas do ambiente (LYNCH, 1960). Aqui, as perguntas elementares são: a cidade faz sentido? É possível diferenciá-la? Há elementos, edifícios, parques, tipologias, obras de arte, praças e recantos que garantam identidade, congruência e legibilidade? Se sim, tem-se uma cidade sensata.

A adequação é o modo como o padrão espacial corresponde ao comportamento habitual de seus habitantes, não se tratando de uma correlação quantitativa, níveis, índices ou outros, mas numa adequação comportamental, pois um determinado espaço pode ter a medida ideal, mas simplesmente não estar adequado, pois o essencial é que forma e local

3 No original: *vitality, sense, fit, access, control, efficiency, justice* (LYNCH, 1981).

se ajustem um ao outro, havendo a correspondência com a ação (LYNCH, 2018), ficando evidente a relevância da flexibilidade, da diversidade e da adaptabilidade de usos e das funções urbanas para que se obtenha uma boa forma da cidade.

O acesso, uma das dimensões mais valorizadas da teoria, corresponde essencialmente a uma vantagem fundamental das cidades quando permitem que se alcance de maneira direta e simples todas as funções, serviços e símbolos ali disponíveis (BITENCOURT, 2020), quaisquer que sejam os meios utilizados. Pode estar relacionado à capacidade de movimentação das pessoas até eles, à distribuição de recursos para consumo, tais como alimentação, roupas e eletrodomésticos, ou de insumos para a sua produção, como água, energia, gás e internet (LYNCH (2018:180), tudo feito por meio dos sistemas de transportes, do sistema viário, ciclovias, calçadas, trilhas, canais, becos, vielas, dentre outros.

Por fim, o controle, explícito ou implícito, informal e mesmo ilegítimo, eficaz, ineficaz, contínuo, temporal ou recorrente (LYNCH, 2018), sendo essencial ao funcionamento e ao planejamento físico das cidades. Ao contrário do que se diga, não se pode prescindir da regulamentação do espaço, e ele pode ser realizado não apenas pela demarcação de limites físicos, mas por meio de códigos, zoneamento, sinalização ou pela da indicação e tratamento das áreas livres, com restrição da visibilidade, manipulação do acesso ou monumentalidade, quando por exemplo, se impõe uma separação radical entre o espaço e seu entorno, por meio do posicionamento de edifícios ou em diferentes níveis, como aliás, se faz desde tempos imemoriais (HOLANDA, 2018).

No caso dos meta-critérios, eles se distinguem das dimensões, não possuem significado independente mas, acrescentam-lhes os atributos de custo e benefício (LYNCH, 2018), sendo essenciais para determinação dos padrões de necessidade e igualdade.

Isso posto, pode-se associar diretamente essas dimensões aos princípios da Teoria da Boa Forma Contemporânea (BITENCOURT, 2020), conforme ilustrado na Figura 9 e descritos na sequência.

1. Uso de densidades adequadas, pela adoção de padrões médios e altos, para geração de urbanidade e compactação, com controle de seus aspectos negativos;
2. Multiplicação de centralidades, mas não como comunidades isoladas, com aplicação de usos mistos, ancorados por elementos de referência (edifícios, equipamentos e espaços públicos) e servidos pelas redes de transporte de massa;
3. Corredores urbanos de articulação das centralidades, inclusive, corredores transversais que reduzam a radialidade do conjunto, sobre os quais se apoiará os sistemas de transportes e o sistema viário hierarquizado;
4. Criação de estruturas verdes conectadas aos tecidos consolidados, frentes d'água e principalmente às franjas da cidade, para funções de lazer, amortecimento e produção de pequena escala;
5. Zoneamento morfológico, com distinção dos tecidos e que busca padrões de

forma, em substituição ao zoneamento funcional;

6. Diversidade e variedade pela priorização do mix de usos, tanto quanto possível, mediante soluções de compromisso, com aprofundamento da liberdade tipológica;

7. Valorização da história da cidade para criação de um senso de orientação, pertencimento e de comunidade.

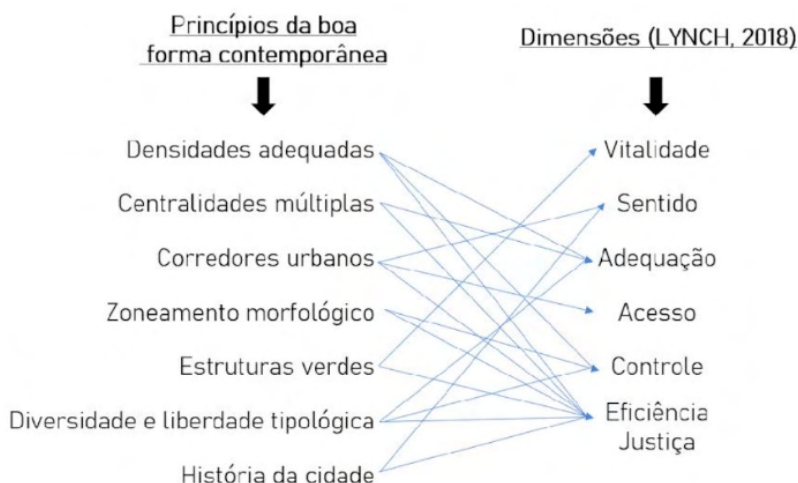


Figura 9 – Princípios da boa forma contemporânea e as dimensões de Kevin Lynch

Fonte: BITENCOURT (2020)

Esses sete princípios podem ser representativos do padrão de cidade contemporânea, reflexo da sociedade do século XXI, sendo utilizados para a definição de critérios de avaliação do Plano Diretor Municipal do Porto (PDM-2006), por meio da metodologia PFORM (Plano + Forma).

A METODOLOGIA PFORM (PLANO + FORMA)

A metodologia, de caráter qualitativo, foi construída a partir de outras referências (ALEXANDER & FALUDI, 1989; OLIVEIRA, 2011; CMP, 2015) e traz a forma urbana ao cerne do processo de planejamento. Resumindo-a no Quadro 1 seguinte, apresenta-se a visão de planejamento preconizada, as visões da avaliação de planos, critérios e indicadores utilizados.

Parâmetro	PFORM
Visão de planejamento	Transformação da forma da cidade numa perspectiva histórica Melhoria das condições de urbanidade Respeito às características dos lugares Refutação do zoneamento funcional Usos de elementos tradicionais e padrões Prevalência da performance sobre a conformidade
Visões da avaliação	Qualitativa centrada na transformação da forma da cidade
Aplicação	Planos em escala ampla, regionais e municipais
Fontes de informação	Planos, evolução histórica da cidade e realidade urbanística
Crítérios/indicadores	Objetivos do plano Zoneamento Padrão macro da cidade Desenvolvimento urbano

Quadro 1 - Características da metodologia PFORM (plano + forma)

Fonte: BITENCOURT (2020)

Especificamente sobre os quatro critérios adotados, seguindo o entendimento de KROPF (2009), eles possuem especificidade e consistência e especificidade, com definições claramente identificáveis em detalhes suficientes; generalidade, sendo baseados em características pertinentes encontradas em uma ampla variedade de exemplos, entretanto ainda permitindo a identificação das diferenças específicas; e finalmente, coerência, para que possam ser relacionados uns aos outros de maneira consistente, a fim de formar uma estrutura clara de avaliação.

No caso dos objetivos, para ALEXANDER (1981) o planejamento é atividade social onde se desenvolve estratégias para atingir os objetivos desejados, conectados à intenção e poder de implementar. Dada a necessidade de uma organização lógica, objetivos são elementos centrais de um plano, pois a robustez da sua relação com os demais elementos (alternativas, políticas, estratégias, zoneamento, etc) diminui o risco de inconsistência de suas partes fundamentais (OLIVEIRA, 2011),

O zoneamento é o instrumento de planejamento urbano por excelência (SOUZA, 2006), servindo para orientar e ordenar o crescimento das cidades, buscando compatibilizar uso do solo, infraestrutura e diretrizes do plano, causando efeitos sobre as localizações das diversas atividades urbanas. Por aqui, apresentamos a opção de um zoneamento em função da forma da cidade, como defendido por KROPF (1998, 2017) e por TALEN (2009), um zoneamento de prioridades (SOUZA, 2006) oposto ao tradicional zoneamento funcional e restritivo (habitar, comprar, produzir, estudar, recrear), que se relaciona pouco com as formas de urbanas testadas pelo tempo.

Em urbanismo, padrões são fenômenos de origem humana (ALLAIN, 2004), não

necessariamente atos deliberados, em que um certo número de indivíduos atuando de forma independente chegam às mesmas soluções de ocupação. Eles podem indicar soluções simples mas também soluções em escala ampla, como estruturas principais que definem a cidade e lugares fisicamente identificáveis que geram comunidades conectadas entre si (ALEXANDER et al, 2013).

O critério desenvolvimento urbano, aqui utilizado no sentido de KROPF (2017): desenvolvimento, crescimento e transformação das formas, está diretamente relacionado a cada um dos princípios da boa forma da cidade, conforme na matriz de resultados que tornou possível a avaliação do plano (Quadro 2).

Nela, cada critério, como sugerido por BAER (1997), corresponde a perguntas, que pormenorizam o aspecto abrangido.

CRITÉRIOS	QUESTÕES
Objetivos do plano	Os objetivos do plano tratam a forma da cidade como algo relevante?
Zoneamento	O Zoneamento considera a forma da cidade?
Padrão macro da cidade	É indicado um padrão morfológico para a cidade?
	Se indicado um padrão morfológico da cidade ele foi obtido?
Desenvolvimento urbano	A distribuição das densidades proposta contribui para a geração de compactação urbana e urbanidade?
	O plano propõe a criação de centralidades alternativas?
	Corredores urbanos ancoram usos variados e centralidades?
	Eixos de transporte público propostos atuam como conexões transversais gerando circulação facilitada?
	As áreas verdes encontram-se integradas aos tecidos urbanos, na forma de estruturas verdes urbanas.
	O plano trata diversidade e adaptabilidade de usos como condição estruturante?
	O Plano propõe a afirmação da história da cidade para criação de sentido de pertencimento/identidade/ comunidade e orientação?

Quadro 2 - Critérios e questões da metodologia PFORM

Como fontes de informação, cada critério tem a sua, conforme o Quadro 3:

Critérios	Fontes de informação
Objetivos	Descrição dos objetivos, premissas, metas, etc.
Zoneamento	Macrozoneamento e zoneamento previstos nos planos
Padrão macro	Análise da evolução urbana, cartografia e visitas de campo
Desenvolvimento	Estratégias, políticas e alternativas de cada plano, visitas de campo

Quadro 3 - Critérios e fontes de informações

Fonte: BITENCOURT (2020)

Para a atribuição dos valores, usou-se a tríade ADEQUAÇÃO-INDEFINIÇÃO-INADEQUAÇÃO, sendo atribuída nota 1 quando o plano atende plenamente à questão colocada, 0 quando atende parcialmente e -1 quando não atende. Quanto aos somatórios, conforme o Quadro 3, quando igual ou menor que 2, resulta que o plano não considera a forma urbana, devendo revisar seus conceitos, objetivos e estratégias, caso queira considerar a forma da cidade; o intervalo entre 3 e 6, inclusive, resulta que o plano considera fracamente a forma urbana, carecendo ajustes profundos caso queira considerá-la; quando o somatório estiver no intervalo entre 7 e 9, inclusive, o plano considera parcialmente a forma urbana, carecendo alguns ajustes; e por fim, se for maior ou igual a 10, o plano avaliado considera totalmente a forma da cidade, nem por isso deixando de inovar, caso queira continuar no caminho, considerando-se o aspecto efêmero do planejamento.

Intervalo	Resultado	Sugestão
≤ 2	Não considera	O plano precisa revisar seus conceitos e objetivos.
$3 \leq 5$	Considera fracamente	Carece ajustes profundos.
$6 \leq 9$	Considera parcialmente	Carece ajustes caso queira considerar a forma da cidade.
≥ 10	Considera totalmente	Considera a forma da cidade e deve buscar inovação.

Quadro 3 - Enquadramento dos resultados da avaliação PFORM para a forma da cidade

Fonte: BITENCOURT (2020)

AVALIAÇÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DO PORTO DE 2006

Argumentam OLIVEIRA & PINHO (2015) e KROPF (2017), que o Plano Diretor Municipal do Porto, possui aspectos morfológicos nos seus conteúdos fundamentais. Promulgado em 2006⁴, após longo processo de duas décadas de discussão na Câmara Municipal (OLIVEIRA, 2011), o PDM–2006 possui como objetivos estratégicos (CMP, 2006), i) a valorização da identidade urbana; ii) a requalificação do espaço público e valorização das componentes ecológicas, ambientais e paisagísticas; iii) a racionalização do sistema de transportes; iv) a redução das assimetrias urbanas; e v) afirmação do centro histórico central.

Para ancorar suas propostas, o PDM–2006 define três sistemas urbanos: i) o sistema ambiental e de espaços coletivos, para defesa e valorização paisagística, promoção do lazer e recreio; ii) o sistema patrimonial de interesse urbanístico, arquitetônico e arqueológico; e iii) o sistema de circulação e mobilidade.

Nesse contexto, as ações de ocupação e transformação do solo deveriam se concretizar principalmente por meio das Unidades Operativas de Planejamento e Gestão (UOPG), subsistemas urbanos de caráter estratégico, sujeitos aos instrumentos de execução previstos na lei, os Planos de Pormenor (PORTUGAL, 2014).

⁴ O plano vigente é fruto de alteração realizada em 2012.

Também há um tipo de zoneamento por prioridades constante na carta de Qualificação do Solo do Município do Porto, que divide território em subcategorias de espaço do solo urbanizado (CMP, 2006), considerando entre outros aspectos, os tecidos morfológicos, cujos fragmentos representativos estão na Figura 10. São ao todo dez subcategorias, sendo a SE9 – Sistemas de circulação e mobilidade, composta exclusivamente pelos canais de transporte e conexões, que não são tratados aqui.



Figura 10 - Fragmentos representativos dos tecidos urbanos do Porto.

Fonte: Elaboração própria a partir de imagens do Google Earth (2019).

A SE1, áreas históricas do Centro Histórico da Baixa, é representativa dos tecidos mais consolidados e antigos da cidade, que ainda conservam a estrutura e os elementos morfológicos iniciais, os quais interessa preservar e requalificar (CMP, 2006): a “medievalidade”, as ruas estreitas que acompanham a topografia, o traçado orgânico acompanhando o alinhamento dos lotes também estreitos, interceptados por largos.

A SE2 ou área de frente urbana contínua consolidada, no entorno da Avenida dos Aliados, é representativo da primeira área de expansão da cidade, conectada ao núcleo original, em que se encontra a Rua da Almada e o entorno da Câmara Municipal do Porto. Possui maior regularidade no traçado das vias, fruto de desenho cuidadoso, com formação de quarteirões, mas ainda com lotes estreitos, sem afastamentos.

A SE3 é uma área de frente urbana contínua em consolidação, nas proximidades das Avenidas da Constituição e Boa Vista, sendo representativa das novas expansões e conformações na primeira metade do século XX, com lotes maiores, traçado regular e

edificações sem afastamentos. Estão ali também, o espaço público definido e as grandes áreas verdes no interior dos quarteirões (CMP, 2006).

O fragmento da SE4 traz uma área de habitação de tipo unifamiliar, dominante na região de Serralves, na porção oeste da cidade, estruturada ao longo da Avenida Marechal Gomes da Costa, com traçado regular, baixa densidade e alta permeabilidade do solo, com edificações isoladas no meio lote; até hoje, ao contrário das demais, é mal servida por comércio e serviços.

A SE5, cujo fragmento, no conjunto da Pasteleira, é representativo das inúmeras soluções de habitação coletiva social e em altura, encampadas pelos governos da cidade, existe em meio à cobertura verde, complementados por alguns usos mistos. Significa essencialmente a quebra da conformação tradicional entre rua/espço edificado, por isso mesmo, sem criar um *continuum* com os tecidos circundantes.

A SE6 ou área de urbanização especial Nun'Alvares, é dotada de diversos vazios, delimitados por áreas residenciais de baixa densidade típicos da SE4 e SE5, característicos da expansão observada do final do século XX.

A SE7 é originalmente uma área industrial convertida em armazéns de serviços e comércio especializado com impermeabilização inferior a 70% do lote. O fragmento, na área Empresarial do Porto (AEP), pode ainda receber usos complementares como: “habitação, serviços, comércio, equipamentos e estabelecimentos hoteleiros, empreendimentos turísticos e de restauração e bebidas” (CMP, 2006:797).

A SE8 corresponde às áreas para instalação de equipamentos ou infraestruturas de grande porte, aspecto excepcional, de interesse público e caráter estruturante, o caso do Estádio do Dragão, conectado diretamente ao sistema de transporte, com taxas de impermeabilização abaixo 75% do lote, sendo o restante, necessariamente, ajardinado ou arborizado (CMP, 2006).

A SE10 trata do solo afecto à Estrutura Ecológica Municipal, quer para utilização pública, privadas ou de proteção dos recursos naturais e o fragmento do Parque da Cidade integra essa estrutura.

Assim, para as ações urbanísticas, com um zoneamento que se distancia dos temas funcionais tradicionais, o PDM-2006 cuidou de definir princípios orientadores “para uma gestão de oportunidades que garanta dinâmicas urbanas multiplicativas” (CMP, 2015:86), inclusive permitindo e incentivando a franca mistura dos usos primários compatíveis.

O PDM-2006, o ponto intermediário de um longo processo de discussão, que já contou, inclusive com uma revisão no ano de 2012, consumando profunda transformação do território da cidade. Em geral, a configuração que resultou, é de uma cidade com o núcleo histórico recuperado, com variedade de usos e ocupações, estando ali a comprovação do incentivo ao princípio da história da cidade, apesar de alguma gentrificação.

Dos seus objetivos gerais, cinco estão diretamente relacionados ao conceito de forma; o zoneamento evoca características morfológicas, propondo um padrão morfológico

com tecidos coerentes e articulados, mas sem tratar diretamente a questão da densidade, atributo remetido às definições das UOPG e planos de pormenor, algo que denominamos racionalidade estratégica, aquela que apregoa a interação entre os atores, dando-lhes efetivo poder de decisão (BITENCOURT, 2020).

O plano propõe uma estrutura ecológica municipal, com adoção de “áreas integradas na estrutura verde da cidade” (CMP, 2006:798) e dá a devida importância à diversidade, à adaptabilidade de usos do solo e à liberdade tipológica. Também propõe três novas centralidades, Asprela/Polo Universitário, Antas e AEP, todas conectadas ao núcleo original da Baixa por meio do “Metro do Porto”, embora deixando desconectada do conjunto a Foz do Douro e sua circundante.

Aliás, é este ainda um problema na cidade, a circulação em médias e grandes distâncias, atraçando o objetivo número três do plano, a “racionalização do sistema de transportes”, ainda que houvera preocupação com a criação dos corredores transversais e perimetrais, como a Via de Cintura Interna - VCI e da Estrada da Circunvalação, essa conectada ao complexo marginal do rio Douro, entre outros, mesmo servindo mais ao transporte rodoviário, já que o “Metro do Porto” optou por linhas radiais, como pode ser visto no mapa da Figura 11.

Já o Quadro 4 apresenta seus resultados da avaliação e pelo somatório 6, apesar dos avanços observados no zoneamento e no padrão morfológico com tecidos coerentes e articulados, o plano está na categoria que “considera parcialmente a forma”, necessitando ajustes caso assim deseje.

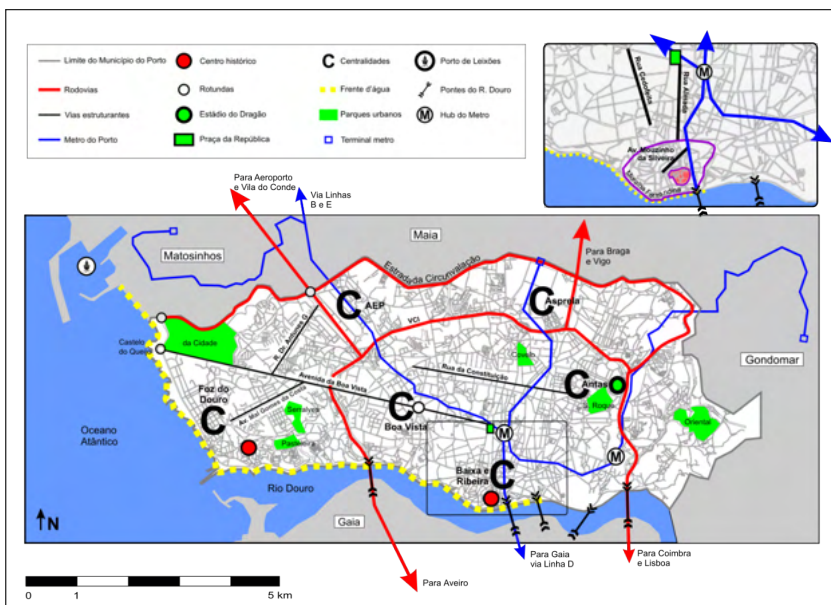


Figura 11 – Estrutura urbana atual da Cidade do Porto

Fonte: BITENCOURT (2020)

CRITÉRIOS	QUESTÕES	VALOR MÁXIMO	VALOR ATRIBUÍDO
Objetivos do plano	Os objetivos do plano tratam a forma da cidade como algo relevante?	1	1
Zoneamento	O Zoneamento considera a forma da cidade?	1	1
Padrão macro da cidade	É indicado um padrão morfológico para a cidade?	1	1
	Se indicado um padrão morfológico da cidade ele foi obtido?	1	1
Desenvolvimento urbano	A distribuição das densidades proposta contribui para a geração de compactação urbana e urbanidade?	1	-1
	O plano propõe a criação de centralidades alternativas?	1	0
	Corredores urbanos ancoram usos variados e centralidades?	1	1
	Eixos de transporte público propostos atuam como conexões transversais gerando circulação facilitada?	1	-1
	As áreas verdes encontram-se integradas aos tecidos urbanos, na forma de estruturas verdes urbanas.	1	1
	O plano trata diversidade e adaptabilidade de usos como condição estruturante?	1	1
	O Plano propõe a afirmação da história da cidade criação de sentido de pertencimento/identidade/comunidade e orientação?	1	1
Notas: 1 = atende, 0 = atende parcialmente, -1 = não atende		11	6

Quadro 4 – Matriz de Resultados da avaliação do PDM-2006

Fonte: BITENCOURT (2020).

O resultado é devido ao fato de que, dos cinco objetivos elencados no documento do PDM-2006, quatro estão diretamente relacionados à forma da cidade. O plano também não trata diretamente a questão da densidade urbana, e remete às definições a outros instrumentos, como na indicação de novas centralidades, repassando ao setor privado a responsabilidade por tais definições, já que cabe aos empreendedores a elaboração dos planos de pormenor.

Assim, recai sobre esses aspectos, os possíveis ajustes para que o PDM-2006 considere totalmente a forma da cidade: o documento poderia ser mais claro quanto à indicação das centralidades, que auxiliam na eliminação dos vazios e superação da fragmentação persistente. Além disso, é possível melhorar o atendimento do sistema de transportes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entre os aspectos relevantes de um plano, o nível de flexibilidade, relacionado à

adoção preferencial de usos mistos e ocupações variadas, permitindo interações entre eles, salvaguardadas as compatibilidades, é algo desejável para uma cidade contemporânea.

Além disso, deve haver acesso direto e não motorizado às funções básicas do bairro e transporte integrado nas distâncias maiores, mas também práticas de preservação do legado histórico e ambiental e gestão participativa.

Nesse sentido, o PDM-2006, apesar de ansiar por essas características, não foi capaz de realizar aquilo que se pode denominar “transplantes ou enxertos de centralidade” (COMUNIDAD DE MADRID, 1996), ainda que tenha gerado grande diversidade de situações e reduzido as assimetrias espaciais (CMP, 2015), o que pôde ser observado na avaliação pela metodologia PFORM (plano + forma).

A metodologia, aliás, é aplicável a outros tipos de planos, como os de paisagem e paisagismo, os ambientais, turísticos, de transportes e de desenvolvimento econômico, por exemplo, ajustando-se teorias, objetos e critérios, inclusive em contextos específicos de “pós-capitalismo” e “pós-colonialismo”, distanciando-a da tradição crítica eurocêntrica, abrindo-a a realidades locais surpreendentes, imbuídos do desafio da imaginação progressista.

REFERÊNCIAS

ALEXANDER, Christopher; ISHIKAWA, Sara; SILVERSTEIN, Murray; JACOBSON, Max; FIKSDAHL-KING, Ingrid; ANGEL, Shlomo. **Uma Linguagem de Padrões. A Pattern Language**. Porto Alegre: Bookman, 2013.

ALLAIN, Rémy. **Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville**. Paris: Armand Colin, 2004.

ALEXANDER, Ernest; FALUDI, Andrea. Planning and plan implementation: notes on evaluation criteria. **Environment and Planning B: Planning & Design**, v. 16, n. 2, p.127-140, 1989. Disponível: em: https://www.researchgate.net/publication/23540652_Planning_and_plan_implementation_notes_on_evaluation_criteria. Acesso em 23/1/2018.

ALEXANDER, Ernest R. **If planning isn't everything, maybe it's something**. *Town Planning Review*, 52, 2, 131-142, abril, 1981.

ARIZMENDI, Alfonso Ganuza. Salvando las distancias (en el tiempo y en el espacio). **CEM-Cultura, Espaço & Memória**, v. 4, p. 254-261, 2013. Disponível: em <http://ojs.letras.up.pt/index.php/CITCEM/article/view/4817>. Acesso: 25/4/2020.

BAER, Willian. General Plan Evaluation Criteria: An Approach to Making Better Plans. **Journal of the American Planning Association**, v. 63, n. 3, 329-344, summer, 1997.

BAUMAN, Zigmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BITENCOURT. R. B. **Para planejar a boa forma, a avaliação de planos na cidade contemporânea**. 2020. 314. Tese de Doutorado (Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2020.

CARVALHO, Jorge. **Ordenar a cidade**. Coimbra: Quarteto Editora; 2013.

CONZEN, M.R.G. **Urban Morphology: a geographical approach**. In: CONZEN, M.R.G. Thinking About Urban Form: Papers on Urban Morphology, 1932-1998. Bern: Peter Lang, 2004.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP). **Resolução do Conselho de Ministros nº 19/2006. Regulamento do Plano Director Municipal do Porto**, Diário da República - I Série - B, n.º 25, 3 de fevereiro de 2006. Disponível em: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/552282/details/maximized>. Acesso 17/09/2019.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP). Direção Municipal de Urbanismo. **Relatório sobre o Estado do Ordenamento do Território**. Porto, 2015. Disponível em https://balcaovirtual.cm-porto.pt/PT/cidadaos/guiatematico/PlaneamentoOrdenamento/Documents/REOT_VT_AM.pdf. Acesso 16/3/2019.

COMUNIDAD DE MADRID. **Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial**. Madrid: Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, 1996

DOMINGUES, Álvaro. **A Rua da Estrada**. Porto: Dafne Editora, 2009.

FERREIRA, Nuno; ROCHA, Manuel Joaquim Moreira da. Etapas de consolidação da paisagem urbana do porto contemporâneo da programação dos Almadãs ao plano de 1952. **CEM-Cultura, Espaço & Memória**, v. 4, p. 191-230, 2013. Disponível em <http://ojs.letras.up.pt/index.php/CITCEM/article/view/4817>. Acesso: 25/4/2020.

FIDALGO, A., GRILO, M. L.; SANTOS, M. S. Centro Histórico de Vila Real de Santo António: passado, presente e futuro. **Promontoria**, Coimbra, v.10, p.81-114, 2012.

GOITIA, Fernando Chueca. **Breve historia del urbanismo**. Madrid: Alianza, 1970.

GAUSA, Manuel. **Landlinks**. In: COLAFRANCESCHI, Daniela. Landscape + 100 palavras para habitá-lo. Barcelona: Gustavo Gili, 2007.

HOBSBAWM, Eric. **Era dos Extremos: O breve século XX 1914-1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

HOLANDA, Frederico de. **Espaço de Exceção**. Brasília: FRBH, 2018.

KRITSCH, Raquel. Fundamentos históricos e teóricos da noção de soberania: a contribuição dos “Papas juristas” do século XIII. **Estudos Históricos**, v. 23, n. 46, p.261-279, dezembro, 2010. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-21862010000200003&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 3/7/2020.

KROPF, Karl. **The Handbook of Urban Morphology**. Chichester: John Wiley & Sons Ltd, 2017.

KROPF, K. **Aspects of urban form**. Urban Morphology, v.13, n. 2, p.105-120, 2009.

LYNCH, Kevin. **A Boa Forma de Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2018.

LYNCH, Kevin. **Good city form: A theory of good city form**. Cambridge: MIT Press, 1981.

LYNCH, Kevin. **The image of the city**. Cambridge: The M.I.T. Press, 1960.

MOUDON, Anne Vernez. Morfologia urbana como um campo interdisciplinar emergente. **Revista de Morfologia Urbana, Rede Lusófona de Morfologia Urbana**, v. 3, n. 1, p. 41-9, 2015.

MOURA, Nuno Augusto Monteiro de Campos. **A Foz do Douro: evolução urbana**. 2009. 134. (Dissertação de Mestrado em Planeamento Urbano e Regional) - Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2009.

OLIVEIRA, Vitor Manuel Araújo. **Avaliação em Planeamento Urbano**. Porto: U.Porto Editorial, 2011.

OLIVEIRA, Vitor. **A evolução das formas urbanas de Lisboa e Porto nos séculos XIX e XX**. Porto: U.Porto Editorial, 2013.

OLIVEIRA, Vitor. The urban form of Porto. In: International Seminar on Urban Form, **Apresentação em Conferência**. Porto, 2014. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/263926941_The_urban_form_of_Porto. Acesso em: 3/7/2020.

OLIVEIRA, Vitor e PINHO, Paulo. **Morfologia Urbana e Planeamento Territorial**. In: OLIVEIRA, Vitor; MARAT-MENDES, Teresa; PINHO, Paulo. O Estudo da Forma Urbana em Portugal. Porto: U.Porto Editorial, 2015.

PEREIRA COSTA, Staël de Alvarenga. **Fundamentos de Morfologia Urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

PINTO, Jorge Ricardo; FERNANDES, José. **O centro, o século XIX e a cidade em Portugal, vistos desde o Porto**. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; FERNANDES, José Alberto Rio (Orgs.). Brasil e Portugal vistos desde as cidades. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2018.

PORTUGAL. **Lei de bases gerais da política pública de solos de ordenamento do território e de urbanismo, lei n.º 31/2014**. Publicada no Diário da República, 1.ª série — N.º 104, 30 de maio de 2014. Disponível em: <https://dre.pt/legislacao-consolidada/-/lc/57377208/view?consolidacaoTag=Urbanismo>. Acesso 17/09/2019.

SOUTHWORTH, Michael. OWENS, Peter. The Evolving Metropolis: Studies of Community, Neighborhood, and Street Form at the Urban Edge. **Journal of the American Planning Association**, v. 59, n. 3, p. 271-287, 1993.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planeamento e à gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

FERNANDES, José Alberto Rio; CHAMUSCA, Pedro Novos. **Tempos, dinâmicas e desafios no centro do Porto**. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; FERNANDES, José Alberto Rio. Brasil e Portugal vistos desde as cidades: as cidades vistas desde o seu centro. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2018.

TALEN, Emily. ELLIS, Cliff. Beyond Relativism Reclaiming the Search for Good City Form. **Journal of Planning Education and Research Association of Collegiate Schools of Planning**, v. 22, p. 36-49, 2002.

VÁZQUEZ, Carlos García. **Teorías e historia de la ciudad contemporánea**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL, 2016.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Análise socioespacial urbano-regional 43

Avaliação 55, 56, 64, 65, 66, 67, 70, 71, 72, 74

B

Biodiversidade 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

C

Cartografia geográfica 43, 44, 45, 46, 53, 54

Cultura 56, 72, 73, 74, 76, 78, 80, 83, 84, 85, 86, 87, 89

E

Espaços livres 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 56

Expansão urbana 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 27, 33, 40

F

Forma urbana 41, 55, 56, 61, 62, 64, 67, 74

I

Identidade 62, 66, 67, 71, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88

L

Lugar 76, 78, 81, 82, 85, 87

M

Métricas de paisagem 1, 3, 6

Mobilidade 14, 24, 25, 26, 67, 68

O

O Porto 55, 56

P

Planejamento 1, 2, 6, 7, 8, 9, 14, 26, 28, 29, 30, 32, 35, 36, 40, 41, 42, 55, 56, 58, 59, 62, 63, 64, 65, 67, 74, 82

Planejamento regional 14, 32

Plano diretor 27, 28, 29, 30, 33, 36, 41, 55, 56, 64, 67

R

Renda da população 43, 44, 45

Representação espacial 43, 44, 51

S

Sistema viário 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 61, 63

T

Território 3, 24, 28, 37, 44, 45, 47, 56, 60, 61, 68, 69, 73, 74, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89

Transportes público 14

U

Urbanismo 1, 28, 35, 36, 40, 41, 55, 65, 72, 73, 74, 89

Z

Zoneamento urbano 28, 30, 31, 35





PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL:

Bases teóricas e práticas de intervenção
na organização espacial

- 🌐 www.atenaeditora.com.br
- ✉ contato@atenaeditora.com.br
- 📷 [@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora)
- 📘 www.facebook.com/atenaeditora.com.br

PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL:

Bases teóricas e práticas de intervenção
na organização espacial

-  www.atenaeditora.com.br
-  contato@atenaeditora.com.br
-  [@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora)
-  www.facebook.com/atenaeditora.com.br

