

Graduação Pós-Graduação

AVALIANDO A BOA FORMA DO PORTO CONTEMPORÂNEO

Ricardo Batista Bitencourt,
Universidade Federal do Tocantins,
ricardobitencourt@gmail.com

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; Planejamento; Avaliação; O Porto.

1 INTRODUÇÃO

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

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

Esse 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”, cujos desdobramentos agora se inserem no âmbito do grupo de Pesquisa Dimensões Morfológicas do Processo de Urbanização – DIMPU.

Realiza análises da evolução urbana da cidade do Porto e conclui uma avaliação morfológica do seu Plano Diretor Municipal de 2006, por meio de metodologia denominada PFORM (plano + forma), essa, apoiada nas dimensões da Teoria da Boa Forma da Cidade de Kevin Lynch e trazidas ao contexto da cidade contemporânea: fluida, dispersa, fragmentada e segregada (CARVALHO, 2013; VÁZQUEZ, 2016; GOITIA, 1970), como uma mancha de tinta sobre o território, tornando-a polinucleada, heterogênea e salpicada de vazios (GAUSA, 2007); considerando que, analisar as formas é importante, mas planejar a cidade por meio delas também é possível.

Por aqui, a forma urbana é 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 intensões” (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

forma urbana? Ou ainda, como avaliar a concretização dessas preocupações no território ao longo da implementação do plano? É sobre o que se debruça.

2 REVISÃO DA LITERATURA

2.1 ORIGEM E EVOLUÇÃO URBANA DO PORTO

A Cidade do Porto 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.

O assentamento se expandiu a partir da Igreja da Sé e ao longo do rio, tanto que no século XIV, se fez construir uma nova barreira, a Muralha Fernandina, alusiva ao rei Fernando I (1345-1383), incluindo o porto e a chamada Ribeira Douro. Obviamente, isso trouxe mudanças à cidade medieval: construção de novas ruas e edifícios públicos excepcionais, que conformam a paisagem típica do centro histórico, ainda hoje visível (BITENCOURT, 2020).

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



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

O porto aliás, já com crescente atividade comercial, contrastava com as disputas de bispos contra reis, burgueses contra bispos, burgueses contra fidalgos, bispos contra cónegos, observadas dentro dos círculos mais elevados da sociedade, nobreza e clero, comuns ao período de afirmação entre os séculos XIII-XV (DOMINGUES, 2016; KRITSCH, 2010).

Os séculos seguintes serão do comércio nas praças e nas ruas da cidade, dentro ou à porta da muralha (FERNANDES & CHAMUSCA, 2018), frente ao progresso oriundo das novas rotas de navegação e da descoberta de novos produtos e novas terras na América, Ásia e África, “repercutido o desenvolvimento de uma cidade que abraça definitivamente seu porto” (ARIZMENDI, 2013: 259).

Já 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 ares iluministas e ditames pombalinos, a Junta das Obras Públicas, estabelecida como uma agência responsável pelo planejamento e gestão urbanas, concentrou-se na expansão na direção das zonas rurais do norte, parcelando as quintas existentes, até ao que hoje corresponde à Praça da República (FERREIRA & ROCHA, 2013). A coerente programação dos projetos 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



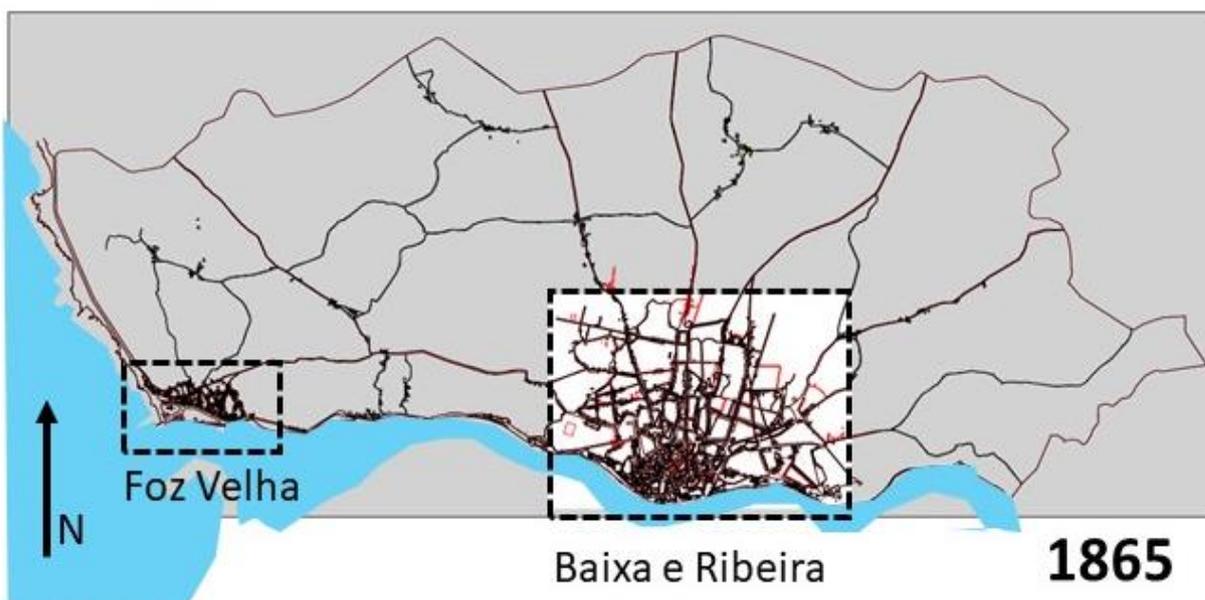
Fonte: fotos do Autor (2019).

A partir daí, são distinguíveis três períodos morfológicos, obtidos a partir de plantas

históricas, segundo Oliveira (2013): o monárquico, o tardo monárquico e o democrático, cada um, com um conjunto de ações de planeamento e expansão para norte, leste e oeste da Baixa.

No período monárquico, da Revolução Liberal de 1820, das lutas e da reconstrução nacional, é possível observar com clareza 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

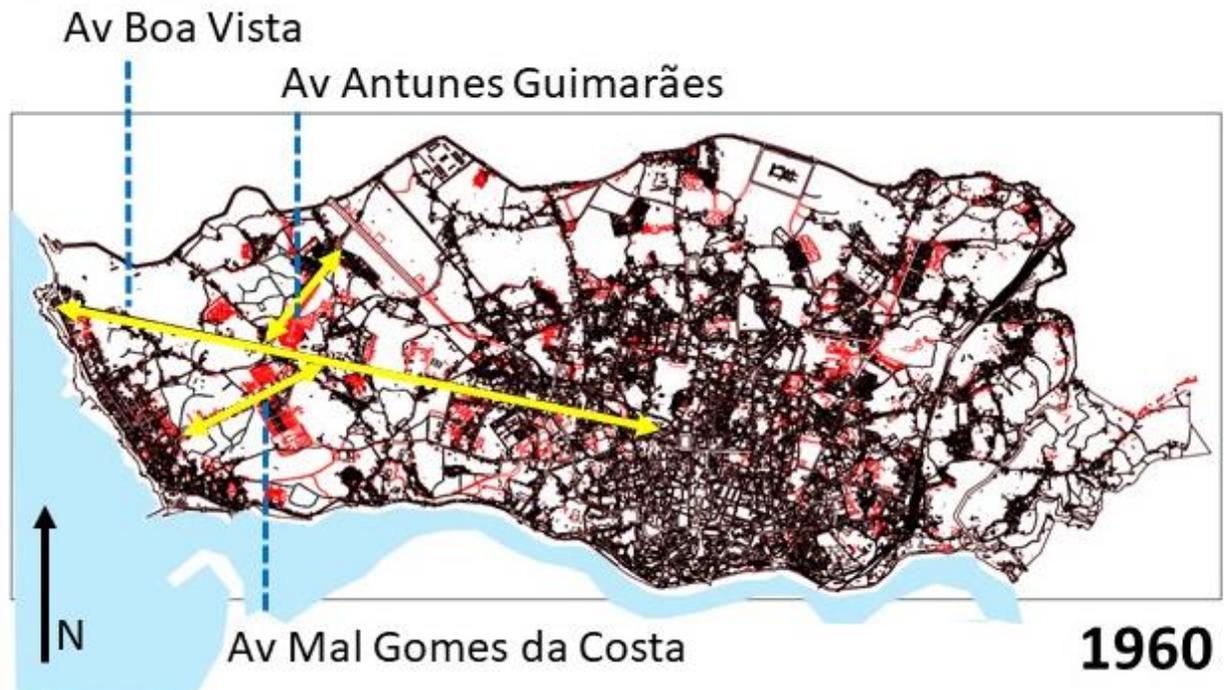


Fonte: OLIVEIRA (2013). Adaptado pelo Autor.

O período tardo monárquico, do final do Séc. XIX à primeira metade do XX, será de explosão populacional, com desenvolvimento das redes de infraestrutura. São observadas 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, já na década de 1960, as Avenidas Antunes Guimarães e Marechal Gomes da Costa, novas frentes de expansão para as classes médias e altas. Conecta-se pelo norte, a Baixa à Foz Velha (Figura 5), restando ainda inúmeros vazios.

Na Baixa, a Rua Mouzinho da Silveira (Figura 6), aberta em 1872, com caixa mais larga e gabaritos mais altos, torna-se o principal eixo de comunicação entre a Ribeira e antiga Praça da Liberdade (Figura 7), o novo centro da vida urbana, comercial e financeira da cidade.

Figura 5 - Sobreposição das plantas do Porto no período tardo-monárquico e Estado Novo.



Fonte: OLIVEIRA (2013). Adaptado pelo Autor.

Figura 6 - Rua Mouzinho da Silveira atual



Foto do Autor (2020)

Figura 7 – Praça da Liberdade no Séc. XIX



Fonte: PINTO & FERNANDES (2018)

O terceiro período destacado por Oliveira (2013), o democrático, é de estabilização e posterior perda demográfica, restrição da expansão e contraditória fragmentação em seu interior, fenômeno característico da dispersão urbana¹ (SOUTHWORTH & OWENS, 1993).

Isso é reflexo das implantações de conjuntos habitacionais dos anos 1950 e 1960, os

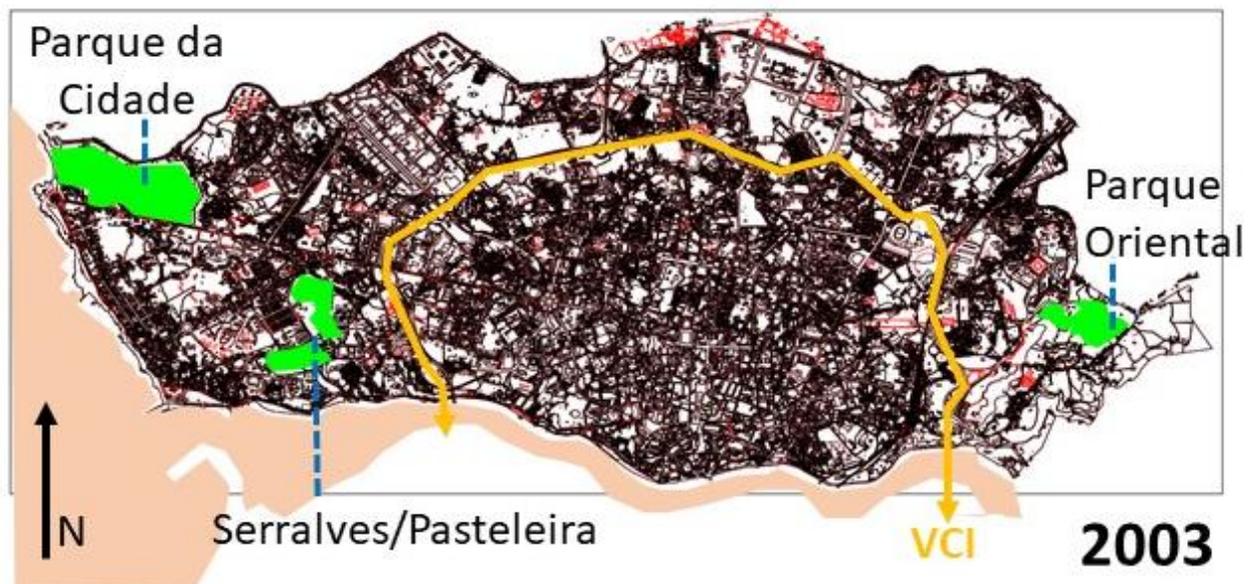
¹ Segundo SOUTHWORTH & OWENS (1993), na formação da cidade contemporânea, atuam três fenômenos aparentemente contraditórios: a fragmentação, em escala mais ampla, do território, que gera uma configuração policêntrica de urbanização; a difusão, nas escalas intermediárias, gerando isolamento das partes; 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.

chamados bairros sociais, que vão alterar significativamente o tipo edilício característico da cidade: das unidades agrupadas em grandes fachadas contínuas, ou mesmo, das unidades unifamiliares isoladas, que tinham a rua como referência, para os blocos multifamiliares desconectados do sistema viário.

Grandes vazios resultantes vão então ser ocupados paulatinamente por pesadas estruturas de circulação rápida, como a Via Cintura Interna – VCI, um importante corredor viário transversal no coração da cidade, ou pela implantação dos grandes parques urbanos: o Parque da Cidade, o Parque Oriental, de Serralves, da Pasteleira, dentre outros (Figura 8).

Chegando aos dias atuais, já não é mais possível identificar limites entre as áreas de expansão da cidade (norte, leste e oeste), entretanto, existem diferenças entre aspectos morfológicos, sociais e de classe, mesmo num 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 norte; jovens pobres em baixa densidade, 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.

2.2 AS DIMENSÕES DE LYNCH E A BOA FORMA DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

Em obra original de 1981, a Boa forma da cidade, Kevin Lynch, indica que em planejamento das cidades, existem regularidades inertes como o conforto ambiental e a

ergonomia e também instituições sociais e atitudes mentais de cada grupo de usuários, sob as quais se pode fazer generalizações, que com o devido cuidado, são imprescindíveis (LYNCH, 2018).

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, o autor indica cinco dimensões, originalmente, *performance dimensions*, que abrangem as principais qualidades de um “aglomerado urbano”, como, aliás, ele prefere chamar a cidade. São elas: *vitality, sense, fit, access, control*, acrescidas de dois meta-critérios: *efficiency e justice*. (LYNCH, 1981). Esses dois últimos, se distinguem das dimensões, e sem significado independente, acrescentam a elas os aspectos de custo e benefício.

Sobre elas é que Lynch constrói sua teoria normativa geral, uma “alternativa às normas dogmáticas que habitualmente orientam as discussões acerca do que é bom nas cidades” (LYNCH, 2018:107). Traduzindo-as e explicando, são:

A vitalidade, relacionada 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 e suas consequências na organização temporal de nossas atividades. As questões-chave aqui tratadas são “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), sendo a pergunta elementar: a cidade faz sentido? É possível diferenciá-la de algum outro local? Há elementos, edifícios, parques, tipologias, obras de arte, praças ou recantos que garantam identidade, congruência e legibilidade? Se sim, tem-se uma cidade sensata.

Na adequação, um determinado espaço pode ter a forma ideal, mas simplesmente não estar adequado, pois o essencial é que forma e local se ajustem um ao outro, havendo a correspondência com a ação (LYNCH, 2018).

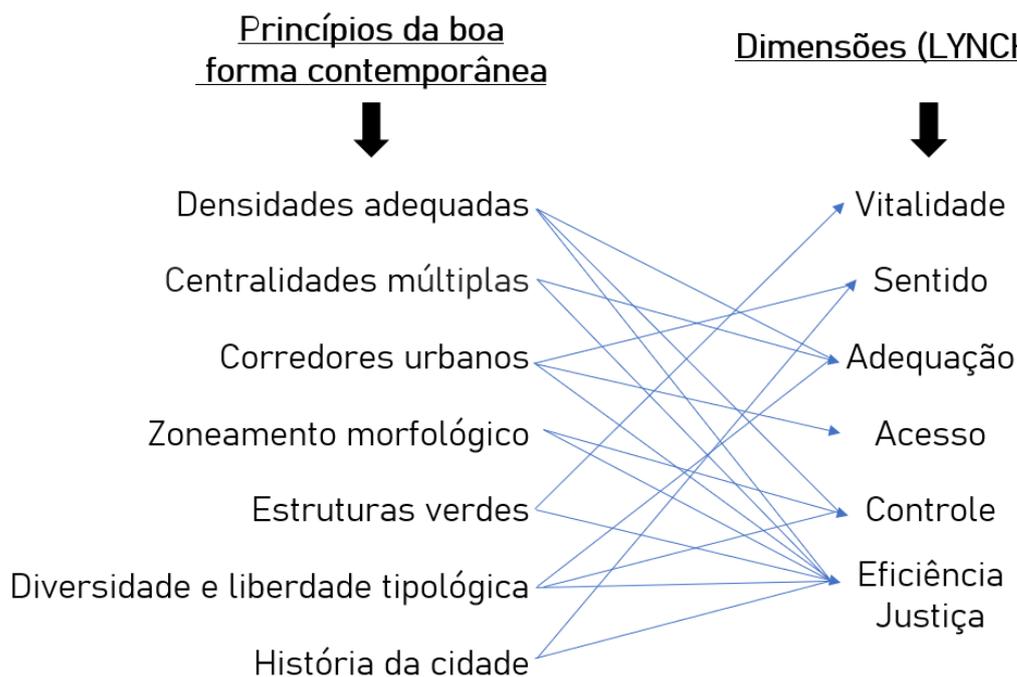
O acesso se trata de um dos atributos mais valorizados da teoria, sendo essencialmente uma vantagem fundamental das cidades quando permitem que se alcance de maneira direta e simples todas as funções, serviços e símbolos ali disponíveis (BITENCOURT, 2020), quaisquer que sejam os meios utilizados.

Por fim, o controle, explícito que pode ser codificado ou implícito, informal e mesmo ilegítimo, sendo essencial ao funcionamento e ao planejamento físico das cidades

(BITENCOURT, 2020), uma vez que não se pode prescindir da regulamentação do espaço, podendo também ser “eficaz ou ineficaz, contínuo, temporal ou recorrente” (LYNCH, 2018:197).

Pode-se associar diretamente essas dimensões a princípios do que se chama a Teoria da Boa Forma Contemporânea (BITENCOURT, 2020), ilustrada na Figura 9, seguinte.

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



Fonte: BITENCOURT (2020)

A teoria foi utilizada como norte para a definição dos critérios de avaliação, dentro da metodologia PFORM (Plano + Forma). São eles:

- Uso de densidades adequadas, pela adoção de padrões médios e altos, para geração de urbanidade e compactação, com controle de seus aspectos negativos;
- 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;
- Corredores urbanos de articulação das centralidades, inclusive, corredores transversais que reduzam a radialidade do conjunto, sobre os quais se apoiem sistemas de transportes e o sistema viário hierarquizado;

- 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;
- Zoneamento morfológico, com distinção dos tecidos e que busca padrões de forma, em substituição ao zoneamento funcional;
- Diversidade e variedade pela priorização do mix de usos, tanto quanto possível, mediante soluções de compromisso, com aprofundamento da liberdade tipológica;
- Valorização da história da cidade para criação de um senso de orientação, pertencimento e de comunidade.

A metodologia, construída a partir de outras referências (ALEXANDER & FALUDI, 1989; OLIVEIRA, 2011; CMP, 2015) e da teoria descrita acima, se vale da técnica da Matriz de Resultados, preenchida a partir das proposições do Plano Diretor Municipal do Porto – PDM 006, de 2006 e da realidade urbanística observada na cidade.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 A METODOLOGIA PFORM (PLANO + FORMA)

Na metodologia criada e aplicada em tese de doutorado (BITENCOURT, 2020) defendida junto ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, para avaliar planos sob o ponto de vista da forma, a matéria é trazida ao cerne do processo de planejamento, e não relegada a uma região tangencial, como ainda realizam alguns planejadores urbanos (TALEN & ELLIS, 2002).

Ela é aplicada na escala da cidade alargada CARVALHO (2013), aquela relacionada ao município, que se aproxima da escala urbana contínua, com a sua envolvente periurbana (CARVALHO, 2013).

O Quadro 1 seguinte, resume as principais características da PFORM (plano + forma), em função da visão de planejamento, visões da avaliação, critérios e indicadores utilizados, escalas da aplicação e fontes de informação. Como dito, trata-se de metodologia qualitativa, para avaliar planos que busquem a transformação da forma da cidade, numa perspectiva histórica, e de melhoria das condições de urbanidade (BITENCOURT, 2020).

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

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.

Fonte: BITENCOURT (2020)

Especificamente sobre os quatro critérios adotados, seguindo o entendimento de KROPF (2009), eles possuem especificidade e coerência, tendo sido, para cada um deles, elaboradas perguntas, para que, como sugerido por BAER (1997), pormenorizar o aspecto abrangido, conforme o Quadro 2:

Quadro 2 - Critérios e fontes de informações

Crítérios	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.

Fonte: BITENCOURT (2020)

A partir do exposto, produziu-se uma Matriz de Resultados que tornasse possível a avaliação do plano em função dos critérios, com as questões então, sendo respondidas a partir de informações obtidas em campo, durante o ano de 2019. Nela, para a atribuição dos valores de cada critério, 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 (BITENCOURT, 2020).

Quanto aos somatórios, conforme o Quadro 3, quando igual ou menor que 2, o plano não considera a forma urbana, devendo revisar seus conceitos, objetivos e estratégias, caso queira considerar a forma da cidade; se estiver no intervalo entre 3 e 6, inclusive, 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 planeamento (BITENCOURT, 2020).

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

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.

Fonte: BITENCOURT (2020)

3.2 INSTRUMENTO AVALIADO: O 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 2006², 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, arquitetónico 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 Planeamento e Gestão (UOPG), subsistemas urbanos de carácter estratégico, sujeitos aos instrumentos de execução previstos na lei, os Planos de Pormenor (PORTUGAL, 2014).

² O plano vigente é fruto de alteração realizada em 2012.

Também há um tipo de “zoneamento por prioridades” (SOUZA, 2006), 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 ou elementos de conexão, que não serão observados 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 encontra-se 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 afeto à Estrutura Ecológica Municipal, quer para utilização pública, privadas ou de proteção dos recursos naturais. O fragmento do Parque da Cidade do

Porto, integra a Estrutura.

Assim, para as ações urbanísticas, com um zoneamento que se distancia dos temas funcionais tradicionais (habitar, comprar, produzir, estudar, recrear, dentre outros), 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 (SOUZA, 2006).

4 DISCUSSÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Especificamente quanto à avaliação PFORM (plano + forma) do PDM-2006, o ponto médio do longo processo de discussão, que posteriormente, contou já com uma revisão no ano de 2012, e consoma então, a profunda transformação do território da cidade.

Em geral, a configuração que resultou do plano, catorze anos após a sua promulgação, quando se realizou a avaliação, é de uma cidade com o núcleo histórico recuperado, com variedade de usos e ocupações, estando ali a comprovação do incentivo claro ao princípio da história da cidade, apesar dos atemporais processos de gentrificação.

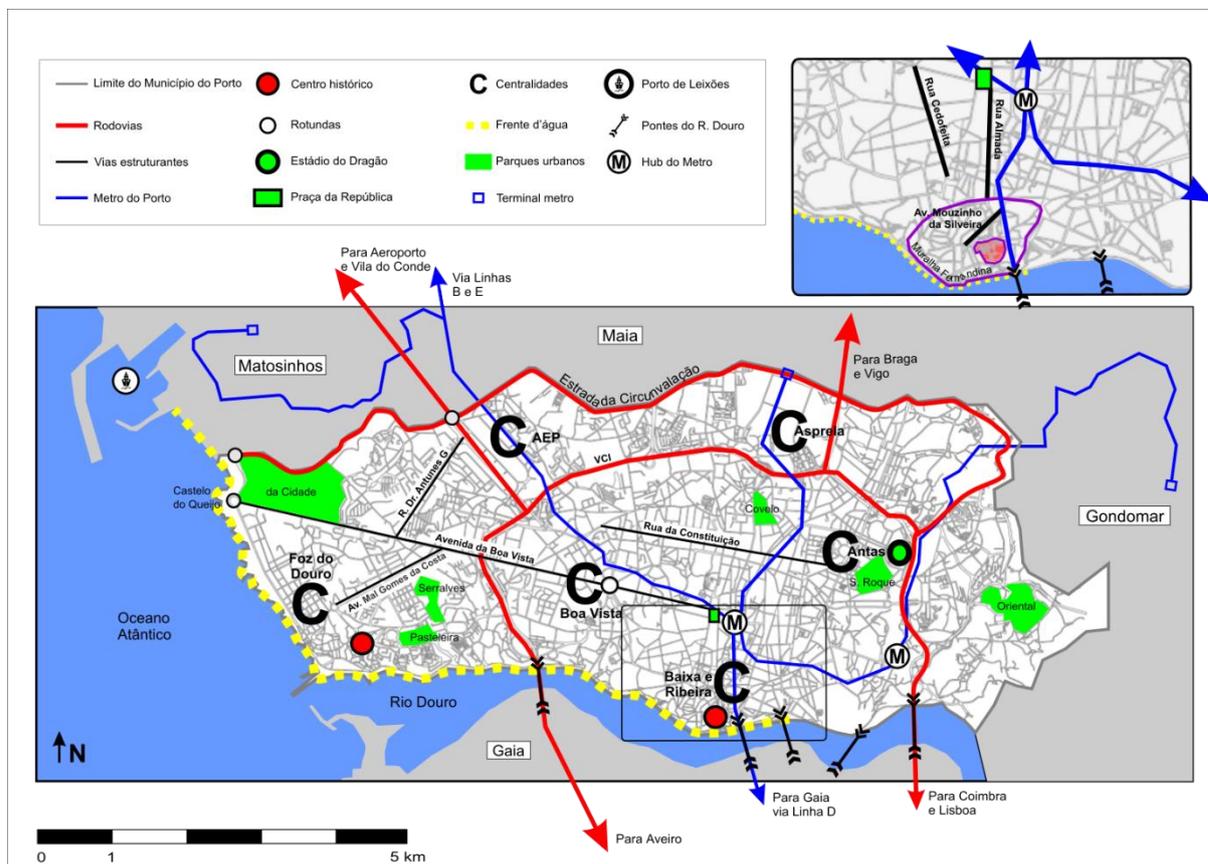
Dos objetivos gerais, cinco estão diretamente relacionados ao conceito de forma; o zoneamento evoca características morfológicas, propondo um padrão morfológico com tecidos coerentes e articulados, mas sem tratar diretamente a questão da densidade, atributo remetido às definições das UOPG e planos de 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, atirando 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.

Figura 11 – Estrutura urbana atual da Cidade do Porto



Fonte: BITENCOURT (2020)

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.

O resultado é devido ao fato de, dos cinco objetivos elencados no documento do PDM-2006, quatro estão diretamente relacionados forma da cidade. O plano também não trata diretamente a questão da densidade urbana, e remete as 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.

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

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

Fonte: BITENCOURT (2020).

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 auxiliariam na eliminação dos vazios e superação da fragmentação persistente. Além disso, é possível melhorar o atendimento do sistema de transportes.

5 CONCLUSÕES

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, 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.
- 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.
- BITENCOURT. R. B. **Para planejar 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 Almadás 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.

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

GAUSA, Manuel. **Landlinks**. In: COLAFRANCESCHI, Daniela. Landscape + 100 palabras para habitarlo. Barcelona: Gustavo Gili, 2007.

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.

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.

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

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.

SANTOS, Boaventura de Sousa. **Descolonizar el saber, reinventar el poder**. Montevideo: Ediciones Trilce-Extensión universitaria. Universidad de la República, 2010.

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 planejamento 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.

TALLEN, 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.