

Ricardo Batista Bitencourt

PRINCÍPIOS E DIMENSÕES DA BOA FORMA NA CIDADE CONTEMPORÂNEA



Ricardo Batista Bitencourt

PRINCÍPIOS E DIMENSÕES DA BOA FORMA NA CIDADE CONTEMPORÂNEA



**UNIVERSIDADE FEDERAL
DE MATO GROSSO DO SUL**

Reitora

Camila Celeste Brandão Ferreira Ítavo

Vice-Reitor

Albert Schiaveto de Souza

Obra aprovada pelo

CONSELHO EDITORIAL DA UFMS

RESOLUÇÃO N° 282-COED/AGECOM/UFMS, DE

28 DE FEVEREIRO DE 2025.

Conselho Editorial

Rose Mara Pinheiro – Presidente

Elizabete Aparecida Marques

Alleisa Ferreira Riquelme

Adriane Angélica Farias Santos Lopes de Queiroz

Maria Lígia Rodrigues Macedo

Cid Naudi Silva Campos

Andrés Batista Cheung

Ronaldo José Moraca

Fabio Oliveira Roque

William Teixeira

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Diretoria de Bibliotecas – UFMS, Campo Grande, MS, Brasil)

Bitencourt, Ricardo Batista.

Princípios e dimensões da boa forma na cidade contemporânea [recurso eletrônico]. / Ricardo Batista Bitencourt. – Campo Grande, MS : Ed. UFMS, 2024.
299 p. : il. (algumas color.).

Dados de acesso: <https://repositorio.ufms.br>

Bibliografia: p. 268-298

ISBN: 978-85-7613-708-5

1. Planejamento urbano. 2. Cidades inteligentes. 3. Desenvolvimento urbano sustentável. 4. Comunidade urbana - Desenvolvimento. I. Título.

CDD (23) 711.4

Bibliotecário responsável: Tânia Regina Brito – CRB1/ 2.395

Ricardo Batista Bitencourt

PRINCÍPIOS E DIMENSÕES DA BOA FORMA NA CIDADE CONTEMPORÂNEA

Campo Grande - MS
2025



© do Organizador:

RICARDO BATISTA BITENCOURT

1ª edição: 2025

Preparação do texto

Secretaria da Editora UFMS

Projeto Gráfico, Editoração Eletrônica

Zimmermann Comunicação e Marketing

Revisão

A revisão linguística e ortográfica
é de responsabilidade dos autores

A grafia desta obra foi atualizada conforme o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa, de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 1º de janeiro de 2009.

Direitos exclusivos para esta edição



Secretaria da Editora UFMS - SEDIT/AGECOM/UFMS

Av. Costa e Silva, s/nº - Bairro Universitário

Campo Grande - MS, 79070-900

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

Fone: (67) 3345-7203

e-mail: sedit.agecom@ufms.br

Editora associada à



Associação Brasileira
das Editoras Universitárias

ISBN: 978-85-7613-708-5

Versão digital: novembro de 2025

Obra contemplada no Edital AGECOM nº 7/2023 - Seleção de propostas para apoio a publicação de livros científicos em formato digital pela Editora UFMS - PUBLICA UFMS 2023.



Este livro está sob a licença Creative Commons, que segue o princípio do acesso público à informação. O livro pode ser compartilhado desde que atribuídos os devidos créditos de autoria. Não é permitida nenhuma forma de alteração ou a sua utilização para fins comerciais. br.creativecommons.org



“Cidade em boa forma”, colagem digital do Autor (2019).

“Pode acontecer então que voltar atrás seja uma maneira de seguir adiante (...) Apropriar-se das modernidades de ontem pode ser, ao mesmo tempo, uma crítica às modernidades de hoje é um ato de fé nas modernidades - e nos homens e mulheres modernos – de amanhã e do dia depois de amanhã” (Berman, 1999, p.35)

SUMÁRIO

PREFÁCIO	09
APRESENTAÇÃO	15
1 - PLANEJAMENTO CONTEMPORÂNEO EM CRISE.....	26
Desafios para o planejamento urbano no Brasil.....	28
Importância da forma no planejamento.....	30
2 - CIDADES SOB O PARADIGMA DA CONTEMPORANEIDADE.....	35
A modernidade líquida.....	35
A nova informalidade.....	36
Divisão social acentuada	39
Um mundo de complexidade das relações e dos processos.....	40
A cidade líquida.....	43
A cidade dissolvida.....	46
Cidade espetacularizada	50
3 - MORFOLOGIA URBANA: ABORDAGENS E ELEMENTOS.....	64
Conceito e aplicações da morfologia urbana	64
Diferentes abordagens da morfologia urbana e seus elementos .	67
Abordagem tipo-morfológica	73
Abordagem histórico-geográfica.....	82
Abordagem Funcional	89
Abordagem Perceptiva.....	103
Modelos de Cidades	110
4 - A BOA FORMA DA CIDADE CONTEMPORÂNEA.....	115
As dimensões da teoria perceptiva de Kevin Lynch	115
O Programa das Nações Unidas e as Novas Cartas de Atenas...	122
Os princípios da boa forma da cidade contemporânea	127
Densidades adequadas.....	128
Centralidades múltiplas	138

Corredores urbanos de articulação.....	142
Estruturas verdes interconectadas.....	145
Zoneamento por padrões morfológicos	153
Diversidade e liberdade tipológica	158
Valorização da história da cidade	165
Considerações à teoria da boa forma da cidade contemporânea .	169
5 – TRÊS CIDADES CONTEMPORÂNEAS: ANÁLISES E AVALIAÇÕES.....	173
Escalas de atuação do projeto urbano	173
Casos para análise da forma.....	176
Brasília: uma metrópole qualquer	185
O PEOT – Plano Estrutural de Organização Territorial do DF	198
Madrid, de entreposto de defesa a metrópole capital	208
Plan Regional de Estratégia Territorial – Bases	218
Origem e evolução urbana do Porto	235
Plano Diretor Municipal de 2006.....	247
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	266
REFERÊNCIAS	268

PREFÁCIO

Considerar este livro uma pequena contribuição para o ensino, o pesquisador ou o urbanista, do que é a qualidade de vida em uma cidade contemporânea é minimizar todo o esforço e aprofundamento empreendido na vasta pesquisa realizada pelo autor. Ricardo Bitencourt fez o caminho inverso daquele percorrido pelos conquistadores portugueses do passado, desta vez por ar e não por mar..., para descobrir ou redescobrir, em sua origem, de que maneira a qualidade de vida em uma cidade depende de sua forma, ou do planejamento somente, ou é a conjunção dessas duas coisas e uma pode contribuir para a outra? A partir de sua experiência profissional e acadêmica, sua vivência em uma cidade moderna planejada como Brasília, após a qualificação de seu doutorado, foi necessário deixar este lado do Atlântico para permitir o mergulho intelectual de reflexão e de vivências na outra margem, na Universidade do Porto em Portugal. Esse intervalo de afastamento da realidade em que vivia trouxe novas oportunidades de acesso à bibliografia e a exemplos de cidades das quais pode retirar ideias e conhecimento que de alguma maneira transparecem em sua narrativa, bem como nas imagens aqui presentes.

Em “Princípios e dimensões da boa forma na cidade contemporânea” a hipótese inicial é compreender qual o papel da forma da cidade para qualificar e quantificar a qualidade de vida na cidade contemporânea. Para isso parte do pressuposto de que a organização da forma influencia no modo de vida das pessoas. E se pergunta: a forma pode contribuir no planejamento, como isso pode acontecer?

O recorte temporal da pesquisa inicia em 1973, ocasião da primeira crise do petróleo, a reorganização do capitalismo industrial e a expansão da globalização atrelada ao desenvolvimento das tecnologias

da informação e da comunicação. Avança para o contexto histórico contemporâneo para entender os paradigmas que definem a cidade nesse período, como a fluidez, a dispersão, a fragmentação e a segregação. Como cidade líquida, parafraseando Zygmunt Bauman, o autor descreve quatro configurações para essa cidade contemporânea: dissolvida, espetacularizada, policiada e fortificada e a cidade de periferização e fragmentação persistente. Perante a modernidade líquida definida por Bauman, o autor desfila os desafios que o urbanismo carrega nesse milênio em particular em nosso país: a histórica questão fundiária, a informalidade das ocupações, a função social da cidade e da metrópole, a participação e gestão da comunidade em uma perspectiva de novos valores sociais, culturais, econômicos, políticos e por quê não arquitetônicos e urbanísticos.

Ainda nas primeiras linhas enfrenta a definição de forma urbana, que para o autor é “o conjunto de atributos físicos-espaciais e não espaciais, fruto das relações sociais estabelecidas e da evolução histórica.” Os aspectos físico-espaciais dizem respeito aos atributos materiais como o traçado, as vias, os espaços livres ou ocupados por edificações, os espaços públicos e privados, ou podemos considerar também seus aspectos sensoriais da paisagem ou dos recursos ambientais. Por outro lado, há questões não espaciais ou imateriais que envolvem a definição de forma urbana, que são os aspectos sociais, culturais, econômicos e históricos de cada povo.

As argumentações apresentadas pelo autor sobre a forma urbana nos levam a pensar que essa mantém uma estreita relação com a natureza. Isto é, a ocupação do território é sempre uma apropriação de contraste ou apenas contextualizada na natureza, e esse é um tema contemporâneo, em função das mudanças climáticas e das pandemias às quais fomos acometidos. Por outro lado, o conceito de urbanidade trata do cotidiano das pessoas, de diferentes estratos sociais que utilizam os espaços públicos. É preciso notar que o conceito de forma

urbana contém também em sua análise as transformações históricas, a partir das estratificações ocorridas ao longo do tempo. E não podemos minimizar o papel do conceito de paisagem que a forma urbana adquire em cada uma dessas estratificações. O autor elaborou com muita propriedade imagens que diferenciam essas estratificações na paisagem da cidade americana, europeia e sul-americana, a partir da apresentação das relações entre origem, expansão, áreas verdes e periferização. Para o arquiteto e urbanista Giovanni Spalla (Itália), mais que a forma física dos traçados, hidrografia, relevo é preciso considerar a forma da paisagem urbana. Para ele, é preciso abandonar o antropocentrismo, que implica na relação contrastada entre cidade e natureza e adotar o biocentrismo, isto é, reinserir a relação harmoniosa entre cidade e natureza, ou melhor, renaturalizar a cidade.

Em seguida, o autor explora as diversas abordagens e elementos que definem a morfologia urbana que é entendida como o estudo da forma urbana, e parte da definição de morfologia por Johann Wolfgang Von Goethe. Ricardo Bitencourt apresenta o leque das correntes que procuraram definir a forma urbana no século XX, a partir de diversos autores e ressalta a escola que adotou o usual histórico-geográfico na Universidade de Birmingham (Inglaterra), o tipo-morfológico utilizado pelos italianos em Veneza, Roma e Bari (Itália), o funcional existente em Versalhes com a produção de Philippe Panerai, o modelo da quadra aberta proposta por Christian de Portzamparc (França) e o exemplo utilizado por Figueroa que aborda o espaço semipúblico ou semiprivado.

Os autores dessas distintas correntes concordam que a cidade pode ser lida e analisada a partir de sua forma física: que a forma, a resolução e o tempo constituem três componentes fundamentais da investigação em morfologia urbana; que a forma urbana pode ser compreendida em diferentes níveis de resolução; que existem unidades urbanas coesas construídas em um mesmo tempo. Portanto, a questão da leitura histórica é

relevante para a intervenção na forma da cidade, mas, ainda como Spalla afirma, é importante identificar as estratificações que ocorreram no tempo para distinguir o que deve ser consolidado ou transformado.

Para discutir o que é “A boa forma da cidade contemporânea” que serviu de mote para o título do livro, o autor utiliza um vasto arcabouço teórico coletado com rigor e, inicialmente, buscou os subsídios nos princípios apresentados pelo autor Kevin Lynch em seu livro “A boa forma da cidade” (1981). No mundo clássico, para Platão o que era belo, era consequentemente bom. Mas nesse caso, a beleza da forma dependia das proporções, das ordens e dos princípios matemáticos que gerariam a harmonia. Lynch considera a ergonomia e o conforto ambiental fundamental para a qualidade da boa forma urbana, bem como as instituições sociais e as mentalidades dos diversos grupos sociais, além de apresentar generalizações que identifica como ‘dimensões’ que são desenvolvidas ao longo de sua explanação. São elas: vitalidade, sentido, adequação, acesso e controle somados a dois metacritérios que são eficiência e justiça.

A análise das Diretrizes Internacionais para Planejamento Urbano e Territorial, (ONU-Habitat, 2013), editado pelo Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos e a Nova Carta de Atenas, do Conselho Europeu de Urbanistas (1998) entrelaçadas com as dimensões emanadas por Kevin Lynch, permitiram ao autor propor uma teoria baseada em sete princípios: uso de densidades adequadas, buscando a compactação dos tecidos; criação de uma cidade com múltiplas centralidades; utilização de corredores urbanos para articulação dessas centralidades; desenvolvimento de estruturas verdes interconectadas; adoção de um zoneamento morfológico; diversidade e liberdade tipológica nos assentamentos; valorização da história da cidade para criação de sentimento de pertencimento e comunidade.

Para verificação dessa proposta foram selecionadas três cidades, entre tantas possibilidades, que tiveram planos realizados após 1973.

Foram escolhidas segundo critérios específicos, preferencialmente com planos baseados em primazia em princípios morfológicos, mas apresentando certos parentescos e similaridades em suas relações no tempo e espaço. São elas: Brasília, Madrid e Porto. Para a primeira, foi analisado o Plano Estrutural de Organização Territorial do Distrito Federal – PEOT de 1977; para a segunda, foi utilizado o *Plan Regional de Estrategia Territorial* - PRET de 1996 e para a última o Plano Diretor Municipal de 2006. A despeito das três décadas de diferença, que certamente impactam sobre certos aspectos, a análise não fica prejudicada em seus propósitos, pois o objetivo é o de verificar se princípios e conceitos discutidos ao longo da narrativa estão representados nesses planos e ao mesmo tempo criar um método que valorize em primeiro lugar a leitura histórica, não no sentido da cronologia, mas em suas estratificações.

A análise realizada para a cidade de “Brasília: uma metrópole qualquer” mostra que é uma cidade nova, planejada, mas que já possui estratificações que lhe pertencem e que a transformaram no tempo simplesmente em uma metrópole como tantas outras do país. O autor mostra como esse processo de estratificação na verdade não consegue atingir todos os objetivos dos Planos realizados. A segunda cidade analisada, “Madrid de entreposto de defesa a metrópole capital” mostra como a nova capital surge após a ascensão de Felipe II no século XVI. A herança cultural desse projeto inicial está presente nas estratificações até hoje. Há 10 anos foi realizada a renaturalização e restauração de toda a orla do principal rio da cidade. Para a cidade do Porto a análise do Plano Diretor Municipal constata mais uma vez a impossibilidade da implantação plena dos objetivos do Plano, principalmente por não conseguir evitar os vazios e fragmentação do tecido urbano contemporâneo.

Em síntese, para o autor “se considerarmos os desafios como o envelhecimento da população e que o crescimento e configuração urbana impactam a qualidade da vida urbana, o planejamento deve ajudar

na identificação dos problemas e na proposição de soluções inovadoras que busquem a maximização dos benefícios e a minimização do uso de recursos.” A busca pela qualidade de vida mediante o ‘planejamento’ não prescinde da forma da cidade, mas esse não é o único aspecto que se deve levar em conta. Em um país em que o apagamento da memória é rotina comum, a leitura deste livro nos instiga a compreender a cidade contemporânea que é complexa a partir de uma metodologia que identifica as estratificações históricas e as leva em conta no processo de planejamento.

Vamos à leitura!

Ana Elena Salvi

APRESENTAÇÃO

Este livro é resultado de análises e avaliações morfológicas de três planos diretores urbanísticos: o PEOT do Distrito Federal de 1977, o PRET Madrid de 1996 e o PDM do Porto de 2006, realizadas no ano de 2019, considerando que, analisar as formas urbanas é importante, e que planejar a cidade por meio delas, é bem possível.

Foi utilizada metodologia denominada PFORM (plano + forma), apoiada nas dimensões da Teoria da Boa Forma da Cidade e trazidas ao contexto da cidade contemporânea: fluida, dispersa, fragmentada e segregada, como uma mancha de tinta; polinucleada, heterogênea e salpicada de vazios.

A obra está organizada em cinco capítulos: o capítulo 1, ligeiro, destaca as relações entre a forma e o plano, a relevância e as críticas feitas à instituição de uma teoria do planejamento baseado na forma.

O capítulo 2 aborda a sociedade contemporânea e seu rebatimento no espaço urbano; a questão da complexidade (Ascher, 2010), da informalidade e da nova topografia social, como também, os novos padrões configuracionais.

No capítulo 3 traz o conceito de morfologia urbana e uma descrição das diversas escolas num arranjo programático, aqui chamadas abordagens, excluindo-se as nacionalidades e outras personificações, ainda utilizadas na bibliografia especializada. Além disso, apresenta uma listagem dos elementos que compõem a forma urbana em cada uma dessas abordagens.

No capítulo 4 apresenta-se conceitos, princípios e referências diretamente ligados à construção de uma teoria da boa forma contem-

porânea baseada na obra Kevin Lynch, “*A Good City Form*”, no original em inglês de 1980 e na edição portuguesa de 2018. “A Boa forma da Cidade” é então simplificada em sete princípios: densidades adequadas; centralidades múltiplas; corredores urbanos de articulação; estruturas verdes interconectadas; zoneamento morfológico; diversidade e liberdade tipológica e a valorização da história da cidade.

Finalmente, no capítulo 5, além de apresentar as escalas de atuação do planejamento urbano, são analisados por meio da metodologia PFORM (plano + forma), três planos urbanísticos, um para cada cidade de estudo: Brasília, Madrid e o Porto, além das estratégias de planejamento e na forma de cada uma delas.

A obra dedica-se à intrincada relação entre morfologia urbana e planejamento. Ao explorar minuciosamente as interações complexas que delineiam a forma das cidades contemporâneas. Almejamos não apenas oferecer uma perspectiva sobre os desafios urbanos, mas também apresentar algumas soluções concretas para os dilemas que as cidades enfrentam atualmente. Acreditamos que esta obra não apenas enriquece o campo da arquitetura e do urbanismo, mas também desempenha papel no aprimoramento do ensino, ao capacitar estudantes e profissionais com conhecimentos fundamentais para a construção de um ambiente urbano mais vivo, funcional e enriquecedor.

Nesse sentido, promovemos em alguma medida, a busca pelos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU 2030, entre eles: a construção de infraestruturas resilientes, a industrialização inclusiva, sustentável e a inovação em nossas cidades (ODS 9); também a proteção, recuperação e promoção do uso sustentável dos ecossistemas terrestres, gerindo, por exemplo a biodiversidade nas cidades, detendo e revertendo a degradação da terra (OD 15), fortalecendo os meios de implementação e revitalização para o desenvolvimento sustentável (ODS 17).

A publicação também compartilha ideias produzidas e ensinadas no âmbito do curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus Naviraí - CPNV, e faz eco em cidades que experienciam mudanças na composição das populações.

A transição de uma sociedade rural e tradicional, caracterizada por altas taxas de natalidade e mortalidade, para uma sociedade urbana e moderna, marcada pela redução dessas taxas, tem sido experimentada de forma diferente em diferentes países e regiões. À medida que ocorre esse processo, a população tende a envelhecer, fator que associado aos movimentos migratórios, têm influenciado diretamente o crescimento urbano e o desenvolvimento das cidades. No entanto, é importante destacar que o crescimento urbano nem sempre resulta em melhorias significativas na qualidade de vida das pessoas. Então, em que condições nossas cidades preparam-se e lidam com a onda de envelhecimento?

O que ainda se vê é a continuidade da dispersão e da fragmentação da cidade contemporânea, o encarceramento de áreas residenciais e o aprofundamento do fosso social entre pobres e ricos, nacionais e estrangeiros, centrais e periféricos. Dessa modo, o livro, por meio da leitura e interpretação das diversas abordagens da morfologia urbana, busca um caminho e uma teoria ampla o suficiente, organizada em princípios e que não nega avanços da história da cidade, incluindo soluções, eventualmente colocadas como rivais, com posições impermeáveis de lado a lado. Nele, tratamos a forma e o planejamento da cidade unidos como uma opção de melhorar o convívio e o crescimento urbano.

Por fim, o livro trata de questões caras ao mundo atual e que possuem rebatimento na cidade, como o ensino de planejamento nas escolas, atualmente desacreditado; a informalidade e a precariedade do trabalho nas cidades e; a questão da espetacularização, que cria meros espaços de segregação e ostentação do poder e do dinheiro, aspectos caros à prática profissional da arquitetura e do urbanismo.

INTRODUÇÃO

“Estamos convencidos de que essa cidade não é menos urbana que aquela do passado, apenas a sua urbanidade é que é de outra ordem” (Panerai, 2006, p.14)

Este é, essencialmente, um livro sobre as formas das cidades e das coisas. Ele é nossa contribuição para soluções aplicáveis à cidade contemporânea sob o paradigma de fluidez e representativa do nosso tempo, do qual não é possível fugir.

Figura 1 - A forma urbana sob as perspectiva do planejamento urbano.



Fonte: Croqui do Autor (2017)

Como destaca Vázquez (2016), uma pesquisa deve ser encarada como um quase infindável esforço de análise e síntese, em que se empregam três técnicas: a simplificação, a esquematização e a categorização. A simplificação é fundamental ante a impossibilidade de se aprofundar e de abranger o todo. A categorização reside na organização de autores e teorias como modo de se compreender o estado da arte do tema trabalhado, no nosso caso, a forma e o planejamento das cidades.

Por fim, a esquematização cuida da organização, quer seja em períodos históricos, ou transformação das ideias em quadros, gráficos, mapas, fotografias, ilustrações, dentre outros. Como será visto, este livro, recorrentemente, se utiliza das três técnicas. Outra técnica utilizada é a análise de fatos históricos relevantes, em busca de relações com a cidade e com o pensamento urbanístico de cada época.

Os autores aqui abordados, tomando emprestada uma classificação de Santos (2002)¹, são de dois tipos: os verticais e os horizontais. Os primeiros estão centrados em aspectos específicos da pesquisa, independentes e alienados, tratando principalmente das teorias da morfologia urbana, da sociologia e da filosofia, mas ajudando a construir o raciocínio. Também por isso, ficam restritos a um e outro capítulo, como o caso de Alexander (1981), Alexander (2006), Bauman (2001), Holanda (2013), Maricato (1996), Rubio (2012) e Whitehand (2013), para citar alguns.

Já os autores ditos horizontais formam zonas de contiguidade, extensões contínuas que em solidariedade orgânica, permeiam toda a obra ajudando a unificar o trabalho, ocupando de explicar os fenômenos a partir de uma perspectiva mais ampla, transitando entre objetos, teorias e visões complementares e contraditórias inclusive.

Também utilizou-se de ferramentas de inteligência artificial na produção de imagens, formulação e revisão de alguns textos, o que ofereceu eficácia pela automatização de tarefas, eficiência e insights valiosos. Essas ferramentas automatizam tarefas, identificam padrões e tendências, aprendendo com o tempo, levando a personalização das soluções de informações (Bitencourt, 2024). Não há como negar a revolução que elas representam.

¹ O pensamento de Milton Santos nos ajuda a montar uma imagem que organize os autores, muito embora seus objetivos com a classificação em tela sejam outros, no caso a distinção entre recortes de atores produtivos superpostos e complementares do espaço geográfico.

Seguindo, é essencial tratar logo do conceito de forma aqui utilizado. Se a cidade se produz entre a estabilidade de fixos e a dinâmica dos fluxos (Queiroga, 2018, p.82), para nós, a sua forma é o conjunto de atributos espaciais e não espaciais, fruto das relações sociais estabelecidas e da sua evolução histórica.

O que é forma urbana?

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, dentre outras “qualidades morfométricas, estéticas e ambientais” (Queiroga, 2018, p.82). Tais elementos “refletem demandas da sociedade” e seguem “normas estabelecidas pelos órgãos públicos e às vezes pelos incorporadores privados” (Pereira Costa, 2015, p.31). Podem ser compreendidos em diferentes tipos de resolução, que de modo geral, correspondem às escalas que institucionalizam as relações entre os seus elementos e os territórios da cidade ou da região (Moudon, 2015).

Mas é também imaterial, não-espacial, quando “resultado tangível das forças sociais e econômicas” e “concretização de ideias e intenções” (Moudon, 2015, p.41) de cada povo, cultura, economia, história e relações sociais estabelecidas, concretizada por meio da percepção, dos usos, ocupações, fluxos, apropriações, dentre outros, considerando-se que se pode imaginar, compreender os espaços apenas a partir de sua apreensão visual, sendo necessário considerar a natureza sistêmica dos processos dialéticos socioespaciais (Santos, 1996).

Figura 2 - A forma Urbana e seus aspectos materiais e imateriais



Fonte: Imagem produzida pelo autor com inteligência artificial Copilot (2024)

Sobre as relações, para Moudon (2015), a forma urbana só pode ser compreendida a partir da história, porque os elementos que a compõem têm origem social e estão sempre em transformação e substituição formal” (Moudon, 2015, p.45). De maneira que “(...) a forma urbana traduz o registro da história das ações civis e públicas e que delas pode-se apreender qual ideologia norteou a ocupação do solo ao longo do tempo” (Pereira Costa, 2015, p.32). A forma urbana seria, então, consolidada por meio de camadas sobrepostas, receptáculo de história, palimpsesto, no qual camadas antigas são apagadas por serem substituídas pelas mais recentes (Conzen, 2004).

Para Marx (1818-1883) o “trabalho é, antes de tudo, um processo entre o homem e a natureza”, que “por sua própria ação, media, regula e controla” e ainda, modifica-se a si próprio (Marx, 2011, p.326). Daí, também conclui-se que a cidade, incluída a sua forma que é fruto de cada tempo, é um produto do trabalho e das relações por ele estabelecidas, a ser consumido.

Voltando à dicotomia espacial e não espacial, mais recentemente, Argan (2005, p.223) identifica essa mesma divisão quando descreve a existência de duas cidades: a das grandes estruturas que têm, “necessariamente, uma duração de anos ou de séculos” e a “cidade de um dia”, feita de imagens, sensações impulsos mentais e “infinitas notícias transmitidas através da publicidade e dos outros canais de comunicação”.

Santos (1996) também aborda, a seu modo, o assunto, mas o faz por meio de outras questões, apresentando as relações entre a forma do território e o seu conteúdo socialmente construído. Trata-se de um híbrido entre forma-conteúdo, uma vez que, a forma não tem existência empírica e filosófica se a considerarmos separadamente do conteúdo, e um conteúdo não pode existir “sem a forma que o abrigou” (Santos, 1996, p.14). Assim, sugere a existência de uma noção de território usado, contemplando necessariamente os usos, os interesses, as políticas e as razões de ser e de existir (Pereira, 2011), de modo que não há condição social separada do físico, nem “há significações independentes dos objetos (Santos, 1996, p.56).

Também, a forma se diferencia, da estética, cuja preocupação é essencialmente designar o belo e a arte em seus aspectos técnicos, psicológicos, éticos e sociais, quer seja como metafísica, fenomenologia ou como metodologia para leitura e crítica das obras de arte (Pareyson, 1989). Por não perseguir o belo ou feio e não se prestar nem mesmo à contemplação da atividade artística, a forma urbana se atém à problemática existente entre os aspectos materiais e não materiais dos fenômenos, dando-lhe um feitio, uma “configuração visível do conteúdo” (Arnheim, 2005, p.89). Por outro lado, diferencia-se ainda da morfologia, que como veremos adiante é basicamente o seu estudo no ambiente urbano.

Urbanidade e espontaneidade

Outro conceito que cabe destaque nesta introdução é o de urba-

nidade, pelo qual se reconhece o conjunto de características que estimulam a coexistência na cidade de muitas pessoas de diferentes perfis. Essas pessoas e perfis utilizam os espaços públicos, especialmente as calçadas, parques e praças, para a realização de atividades comuns, com alguma carga de espontaneidade e uma atmosfera de cortesia, respeito e tolerância entre as pessoas; o que é o desejado (Saboya, 2008; Cabral et al, 2016).

É como assegura Santos (1996):

“(...) um cotidiano compartido entre as mais diversas pessoas, firmas e instituições – cooperação e conflito são a base da vida em comum. Porque cada qual exerce uma ação própria, a vida social se individualiza; e porque a contigüidade é criadora de comunhão, a política se territorializa, com o confronto entre organização e espontaneidade” (Santos, 1996, p. 258).

Entretanto, há uma diferença substancial entre a urbanidade de antes e a de hoje, como destaca Panerai (2006): antes ela se manifestava exclusivamente nas vilas de pacatas ruas ou mesmo no centro das grandes cidades. Agora, ela precisa se inserir a um contexto de cidade dispersa, difusa, dominada por vestígios de um mundo rural, com velhos subúrbios que combinam novas atividades, usos e muitas pessoas, sendo preciso buscar maneiras de colocar uma situação em contato com a outra.

Ao combinar interação social, criatividade, autenticidade, identidade e vivacidade, combinadas com espontaneidade, cria ambientes urbanos dinâmicos e vibrantes. A urbanidade e a espontaneidade podem se complementar para criar ambientes onde as pessoas se sintam conectadas, livres para serem elas mesmas e inspiradas a contribuir para a vida cultural e social da cidade.

Dos recortes

Este livro trabalha com dois recortes, um temporal e outro territorial. O primeiro é o que aqui denominamos cidade contemporânea, cujo marco de circunscrição é a primeira grande crise do petróleo, em 1973, com consequências que, associadas ao paradigma da modernidade líquida (Bauman, 2001), geram um espaço urbano fragmentado, disperso, informal, espetacularizado e profundamente segregado.

Por outro lado, indicando um componente empírico, o recorte territorial do livro seleciona cidades do Brasil, Espanha e Portugal, em que se verifica a existência de algumas raízes urbanísticas comuns. São as matrizes romanas, medievais e mouras que levaram a formas urbanas, cada uma à sua maneira, de disciplina e visão ordenada ou adaptação à topografia e condições físicas ambientais do sítio (Bitencourt; Gomes, 2019). Tanto em uma como em outra, sempre se esteve a cumprir determinações governamentais de ocupação do território (Trindade, 2015; Teixeira, 2015, Trevisan, 2009), combinadas a ações populares. Nesse contexto, optou-se por três delas, as capitais Brasília e Madrid, além da cidade do Porto.

Com base nessas proposições iniciais, o livro se desenrola para compreender a cidade contemporânea e sua forma, sob o paradigma da modernidade e do mundo líquidos. Mundo em que todas as coisas, incluindo política, governos, moral, ideias, arte, arquitetura e urbanismo, são suscetíveis à mudança constante e à diluição da história, essência e forma. Essa fluidez se reflete na complexidade e incerteza que caracterizam a vida urbana atual, tornando-a mais desafiadora e imprevisível.

Motivações teóricas

O livro explora a hipótese de que a forma das cidades afeta diretamente a qualidade de vida das pessoas que nela vivem, uma vez que

acreditamos que a maneira como as cidades são organizadas influencia nisso. Exemplificando, se a cidade é planejada de maneira inadequada, isso pode levar a desafios como congestionamentos, dificuldades no acesso a serviços básicos essenciais, segregação socioespacial, degradação ambiental e iniquidades socioeconômicas.

Discutimos como a qualidade de vida urbana vai além das necessidades básicas, incluindo também aspectos da paisagem urbana que afetam o conforto e a orientação das pessoas no ambiente urbano.

Ao longo do livro, consideramos duas ideias principais: que a forma das cidades é moldada pela história e pelas condições sociais, políticas e econômicas, e que é possível influenciar a forma das cidades por meio do planejamento urbano.

Por fim, levantamos algumas perguntas importantes: O que é considerado legítimo em um plano urbano contemporâneo em relação à forma urbana? Como avaliar a implementação dessas preocupações no território ao longo do tempo? Esses são os temas que exploraremos nas próximas páginas.

1 - PLANEJAMENTO CONTEMPORÂNEO EM CRISE

“As cidades são inesgotáveis e contêm tantos significados sobrepostos e contraditórios - estéticos, intelectuais, físicos, sociais, políticos, econômicos e experienciais - que nunca podem ser reconciliados no único entendimento. O urbanismo é, inherentemente, um campo contestado” (Crawford, 1999, p.8, tradução nossa).

Se considerarmos os desafios do envelhecimento da população e que crescimento e a configuração urbana impactam a qualidade da vida urbana, o planejamento deve ajudar na identificação dos problemas e na proposição de soluções inovadoras que busquem a maximização dos benefícios e minimização do uso de recursos.

Entretanto, no Brasil, por exemplo, o planejamento urbano vem atuando, faz tempo, e ainda mais a partir da pandemia de Covid-19² e outros fatos coetâneos, em cenário de crise. Havia, segundo alerta Ferreira (2010), no início da década de 2010, cerca de 40% de informalidade média no território. Já entre 1985 e 2022, segundo estudo conduzido pelo projeto MapBiomas (2022; 2022) a área ocupada por aglomerados subnormais³ no país dobrou a cada vinte anos. Cidades como Belém e Manaus, fundadas durante o período colonial brasileiro, além de seus sítios históricos descaracterizados, agora têm metade de seus territórios ocupados por favelas, caracterizadas por problemas como insegurança jurídica, desemprego e diversas carências.

² Até o dia 15/3/2022, havia oficialmente no Brasil mais de 650 mil vítimas fatais da Covid-19 (CSSE, 2022). Parte significativa dessas vítimas residia em zonas pobres e desfavorecidas, nas periferias das grandes cidades brasileiras. Ver: *20 bairros com mais mortes por covid-19 estão nos extremos de São Paulo* (Souza; Pessoa, 2020)

³ O termo utilizado pelo do IBGE para designar favelas.

As classes altas pressionam e conseguem do poder público investimentos dos mais diversos. Contrariamente, os pobres têm sido destinados aos espaços que sobram da cidade regulada, quase sempre autoconstruídos, em áreas vedadas para o estabelecimento dos mercados formais – beiras de córregos, áreas rurais ou de preservação, sendo então objeto da gestão cotidiana (Maricato, 1996). Segundo a autora, isso é resultado do subdesenvolvimento da economia brasileira, da urbanização com baixos salários e da estratégia da não ação dos governantes, que conduz então à informalidade. Também salta aos olhos a existência de um analfabetismo urbanístico da população, sendo necessário desarmar a “bomba relógio das cidades brasileiras” (Maricato, 2001; 2017).

No Brasil, os planos deixam cada vez mais de atender ao interesse comum, pois “(...) o saber e a ação urbanísticos são mobilizados para fazer coincidir a cidade com o mercado” (Ribeiro, 2001, p.134). Para Rodrigues (2011), a adversidade do planejamento não é exclusividade do mundo subdesenvolvido, pois países como Portugal avançam no consumo excessivo e não racional de terra para expansão urbana, gerando cidades cada vez mais dispersas.

Carvalho (2013) concorda com a imprecisão, desadequação e insuficiência dos planos, que rapidamente evoluíram para desvalorização da utilidade do planejamento, culminando na desregulamentação e na administração urbanística pouco eficaz.

Além disso, para Sorkin (2009, p.155), o modernismo do século XX gerou um conceito de “cidade superficial”, cheia de “efeitos de fachada” com propostas conceituais totalitárias e superexploração dos aspectos funcionais. O dilema e o conflito entre a missão social proclamada e o formalismo dogmático foram, segundo o autor, incapazes de fazer a conexão entre diretrizes e problemas, afastando a criatividade do planejamento urbano, fazendo com que a cidade não seja mais que um conjunto de regras cada vez mais inflexíveis, limitadoras e tediosas de ortodoxias,

não havendo margem para imprevisibilidades. Teremos a oportunidade de discutir essa questão adiante, por ora vamos nos ater aos impactos na maneira de se planejar o território.

O fato é que, diretrizes encampadas atualmente, podem até ser úteis como ferramentas de planejamento formal⁴, mas não fornecem a integração necessária entre os vários aspectos sociais do planejamento, necessitando-se com urgência uma mudança drástica na maneira como planejadores e designers pensam nossas cidades.

Desafios para o planejamento urbano no Brasil

Nesse contexto, segundo Rolnik (2014), há que se destacar seis desafios para o planejamento urbano no Brasil. São eles:

1. A inclusão territorial, superando a ambiguidade das cidades, uma parte que serve aos pobres e outra aos ricos;
2. Rompimento com o controle realizado pelos grandes grupos que tratam a cidade como negócio;
3. Autonomia local, vez que apesar das definições constitucionais, a agenda do planejamento de fato depende das transferências de recursos do governo central;
4. Superação dos desafios federativos, quando a divisão do território formal não acompanha as condições do urbanismo real;

⁴ Temos uma experiência pessoal quando da elaboração do Plano Diretor de Transporte Urbanos do Distrito Federal (Distrito Federal, 2010). Em meio aos dados de demanda e oferta, as questões de planejamento urbano *stricto sensu* eram tratadas apenas como diagnóstico e nunca diretamente relacionados ao transporte.

5. Implantação de uma cultura urbana de serviços e espaços públicos compartilhados por todos; e finalmente;
6. Implantação da importância do planejamento de longo prazo;

Uma reflexão sobre esses desafios passa pela incorporação daquilo que Henri Lefebvre chamou de crítica à vida cotidiana, presente nas coisas simples do dia a dia do trabalhador comum. Coisas como ir ao parque no domingo, fazer compras no centro comercial próximo de casa, levar os filhos à escola do bairro, tomar o transporte público e conseguir circular com rapidez e confiança. Em *The Critique of Everyday Life*, Lefebvre (1991) previu que no futuro, a arte de viver, em cidades inclusive, se tornará genuína, fundamentada na necessidade de crescimento e no conhecimento técnico, mas também se transcendendo como um fim em si mesma, não apenas um meio. Para o pensador, viver o dia a dia da cidade é a mais pura manifestação do cotidiano e é esse cotidiano que precisa estar presente no ato de geri-la.

De outra forma, gerir a cidade implica outros desafios, entre eles, a criação de um processo de planejamento intencional. Dadas as obrigatoriedades previstas em lei, esse planejamento intencional tem encontrado dificuldades em se desenrolar em ações concretas. Ações para superar a configuração de ilhas de riqueza em meio ao tecido urbano pobre, informal, desorganizado e descontrolado. Muitas abordagens de planejamento intencional são tentadas: a econômica, a social, a normativa ou a ambiental. Neste trabalho, destacamos a abordagem morfológica, ainda pouco convencional, é verdade.

Contudo, há um novo cenário no horizonte, a necessidade de estar aberto às mudanças, mesmo que não se possa prever todas elas. Como Lynch (2018) afirmou, a adaptação pode ser muito mais eficaz

quando o lugar e a ação evoluem juntos. Chamamos essa capacidade de flexibilidade.

Uma poderosa maneira de obter essa flexibilidade pode ser colocar o controle do processo nas mãos dos utilizadores imediatos, que têm o interesse e os conhecimentos para fazê-lo. Para tanto, mecanismos de consulta e de tomada de decisão precisam ser implantados. Desde um passado recente, construtoras interessadas na redução dos custos, permitem que os futuros moradores escolham a cerâmica da cozinha ou cor das paredes, mas também é verdade que já existem iniciativas de habitação social que buscam considerar as necessidades e possibilidades de cada família: caso do Conjunto Habitacional Violeta Parra, obra do arquiteto Alejandro Aravena, na Quinta Monroy, em Iquique no Chile. Nele, uma residência original de 40 m² pode ser ampliada, sob critérios de cada morador, para até 80 m². De alguma forma, a iniciativa significa colocar ordem no caos, ou o caos em ordem, aceitando-se que o caos não é necessariamente um problema a ser solucionado.

Assim, o planejamento deixa de ser absoluto, por verificar-se a incorreção e inadequação das ações urbanísticas (Rodrigues, 2011). Vejamos a aplicação do conceito de Função Social da Cidade e da Propriedade (Brasil, 2001), entendida como a prevalência do interesse comum sobre o direito individual de propriedade, o que implica o uso socialmente justo e ambientalmente equilibrado do espaço urbano. Tal princípio foi introduzido na Constituição Brasileira de 1988 (artigos 182 e 183) e na regulamentação da Lei n° 10.257 de 10 de julho de 2001, o Estatuto da Cidade. Pela aplicação desse princípio é possível, por exemplo, relativizar legislações mais restritivas quanto ao uso e ocupação do solo e meio ambiente visando a regularização fundiária.

Importância da forma no planejamento

Na mesma direção do que foi dito anteriormente, Talen e Ellis

(2002) acrescentam que o modelo atual, pouco sofisticado de urbanização e expansão desmedida, está profundamente ligado à falta da compreensão de uma boa forma da cidade.

Destacam os autores que o objetivo fundamental do planejamento urbano e regional como profissão é criar cidades de qualidade, não apenas analisar seus processos internos ou conduzir pesquisas em ciências sociais sobre temas urbanos. Nesse contexto, defendemos que parece pouco provável que seja possível alcançar uma cidade de qualidade sem que os planejadores tenham critérios claros e consistentes para determinar o sucesso dos resultados.

Ou seja, trata-se de uma preocupação de não apenas compreender a configuração da cidade, mas discutir novas maneiras de planejá-la, a partir de padrões de forma urbana. Nesse sentido, Christopher Alexander (1936-2022) propõe uma chave em *A Language Pattern* (Alexander et al., 2013), de 1977, quando busca definir padrões centrais de forma. O grupo especificou em grande detalhe a rede interligada de padrões espaciais para a criação de uma cidade satisfatória, considerando desde a escala regional e trabalhando até portas e peitoris de janela.

Contudo, há críticas a essa visão morfológica do espaço urbano, entre elas, o uso da forma predominantemente fundamentado na concepção da cidade tradicional, por exemplo. Essa interpretação tem sido replicada em diferentes circunstâncias e locais, ou até mesmo conservada seletivamente para incorporar elementos e símbolos antigos (Berghauser Pont e Haupt, 2009). Carvalho concorda com essa visão e adverte sobre o risco de se concentrar excessivamente na recriação das formas do passado, como ocorre no caso do novo urbanismo americano (Macedo, 2007; 2008). O autor também observa que, embora o planejamento urbano tenha cada vez mais considerado aspectos econômicos e sociais, o foco na disciplina de organização territorial tem sido negligenciado, muitas vezes limitando-se a preocupações pontuais em

diferentes áreas da cidade.

Outras objeções, ou mesmo crenças contrárias à relevância da forma física no planejamento, que desacreditam a elaboração de uma teoria do planejamento baseado na forma, estão reunidas no Quadro 1 seguinte, com as respectivas contestações:

Quadro 1 - Objeções e contestações a uma teoria do planejamento baseado na forma

Objeção	Contestações
A forma não é relevante. Variáveis econômicas, sociais e culturais são mais importantes.	<p>Apesar da importância dos aspectos econômicos e sociais, principalmente se buscamos o desenvolvimento de uma comunidade, quando há foco na materialidade das soluções, o plano deve oferecer alternativas específicas para lugares específicos, não apenas análises e projeções econômicas (Talen; Ellis, 2002).</p> <p>Além disso, muito embora os planejadores não possam prescrever bem se não tiverem uma teoria ricamente articulada da realidade local, o planejamento urbano deve ser essencialmente físico. Por outro lado, a profissão de planejador parece fraca e incerta quando não consegue articular os elementos-chave de uma boa cidade, fato que diminui a credibilidade profissional, especialmente em relação a outras profissões:</p> <p>Não ter uma teoria normativa forte da forma de cidade simplesmente cede o campo para outros atores que não têm escrúpulos, a lutar por suas preferências, mesmo que sejam estreitas, míopes e em conflito com o interesse público (Talen; Ellis, 2002, p.38, tradução nossa).</p>
As teorias da morfologia são confusas e conflitantes	<p>De fato, há muitas teorias e escolas de morfologia, “radicalmente diferentes”, atuando em “diferentes grupos” (Hays, 1998) e algumas vezes até conflituosamente, estando organizadas escolas nacionais, de modo que no Capítulo 3 tentamos organizá-las em abordagens programáticas buscando uma lógica diferenciada. Entretanto, como não se pode lançar um projeto de pesquisa toda vez que se enfrentar problemas recorrentes do espaço urbano (Talen; Ellis, 2002), o uso das teorias da forma é importante, cabendo ao profissional identificar a mais apropriada, de preferência, tendo em vista o tipo de planejamento necessário, a escala e o tipo de território (histórico, em formação, informal, consolidado, dentre outros).</p>
Não deve haver uma forma única a seguir nas cidades, sob risco de se modelar uma ordem espacial, estética e moral, privilegiando formas espaciais sobre os processos sociais	<p>Muito pertinente a preocupação de David Harvey (1997), entretanto na esteira do que foi dito anteriormente, há diversas teorias e uma teoria da forma não implica um achatamento de todas as soluções, até porque as cidades nunca serão homogêneas.</p> <p>Se as cidades são complexas, há sim espaço para evitar a massificação, principalmente se considerarmos que há diferentes tipos de bairros e ruas adequados a diferentes grupos e preferências, os chamados <i>identifiable neighborhoods</i> de Alexander et al. (2013). Acreditamos que deve-se reconhecê-los e reproduzi-los, mas integrando-os às necessidades cotidianas da população. Isso se faz através de processos de planejamento participativo e de política democrática, firmando compromissos quando necessário, trabalhando as necessidades concretas do lugar e os princípios da forma (Talen; Ellis, 2002). Busca-se aquilo que Crawford (1999, p.15) chama <i>everyday urbanism</i>.</p>
A forma não se relaciona diretamente às relações entre os humanos nem à satisfação humana.	<p>Lynch (2018, p.99) argumenta que é inegável que “passamos a sentirmo-nos bem ou mal” em decorrência das condições físicas, “apesar dos efeitos por vezes serem obscuros”. Nesse sentido, as soluções de forma, tais como a alteração de uma janela, o fechamento de uma varanda ou mesmo o plantio de árvores ou a inversão do sentido de uma rua podem ser suficientes para aumentar a satisfação ou a insatisfação dos moradores.</p>
A forma só tem efeitos previsíveis numa sociedade única.	<p>Sim, não é possível construir uma teoria que atenda a várias culturas (Lynch: 2018). Aliás, pode ser até perigoso considerarmos o risco destacado por Harvey (1997) de uma cultura se sobrepor a outra. Porém, é possível obter dela princípios adaptáveis, fruto de preocupações que transcendam culturas específicas.</p>
A forma urbana não provoca mudanças, sendo supérflua ao não atender o interesse público.	<p>É verdade que se alteramos uma sociedade, talvez se consiga alterar o ambiente, e se alteramos primeiro o ambiente, se altera muito pouco o segundo (Lynch, 2018). Porém, os efeitos da forma na sociedade podem ser lentos, mas dificilmente são desprezíveis, principalmente no longo prazo. Se assim o fosse, todo planejamento físico seria desnecessário.</p> <p>Já o interesse público não pode ser compreendido como interesses mínimos para sobrevivência. Deve sim ser alargado o conceito de justiça social para englobar o desenvolvimento humano, o conforto e a qualidade do espaço em que vive.</p>
A forma urbana é irrelevante na escala regional	<p>Guarda-se especial preocupação quanto a isso, principalmente quando se investiga a relevância da forma em escalas mais amplas do território. Por ora, há que se registrar os efeitos, por exemplo, da expansão urbana desmesurada e efeitos causados por horas gastos nos sistemas de transporte mal dimensionados (Bitencourt; Gomes; Ribeiro, 2018).</p>

Fonte: elaboração própria

Por fim, não por acaso, defendemos uma teoria da forma urbana aplicada ao planejamento, que se baseia naquilo que se pode chamar boa forma da cidade, ou seja, o conjunto de princípios gerais norteadores de uma cidade aprazível. Essa teoria ainda precisa considerar variáveis sociais e econômicas, mas deve ser essencialmente física. Espera-se que a forma seja trazida ao cerne do processo de planejamento, e não apenas relegado a uma região tangencial, como tem feito os designers urbanos (Talen; Ellis, 2002).

A teoria, apresentada no capítulo 4, será utilizada para desenvolvimento de uma metodologia construtivista de avaliação de planos reais. Antes, será preciso descrever as tais teorias existentes no campo da morfologia urbana.

2 – CIDADES SOB O PARADIGMA DA CONTEMPORANEIDADE

“Observe-se o actual território urbano. Facilmente se constata que, mesmo sem um modelo conceptual que o sustente e muito menos que o ordene, nos deparamos com uma nova realidade, tão diferente da anterior, que alguns questionam tratar-se ainda da cidade” (Carvalho, 2013, p.34).

Ao negar um modelo conceitual que o sustente, o que pretendemos demonstrar neste livro, com essas palavras, Carvalho (2013) parece nos apresentar uma cidade sem cidade. Entretanto, ainda que a realidade se apresente às vezes insuportável, com poluição, trânsito, sucateamento de serviços, milícia, corrupção, segregação e caos, a maioria de nós ainda não pensa em deixar de lutar e de viver na cidade, restando apenas compreendê-la, antes de mais nada.

A modernidade líquida

Como todo período de transição, no início do século XXI subsistem duas ordens que se impõe aos habitantes do planeta, definidas principalmente em termos econômicos e políticos – mas não só como teremos a oportunidade de demonstrar. Essas ordens, ou lógicas, são definidas por Bauman (2001), em termos de modernidade sólida e modernidade líquida, sendo que a segunda já começa a se impor pela vasta complexidade de relações sociais de nosso tempo.

A obra “Diálogo de Insetos”, de Joan Miró (1893-1983), pintada entre 1924 e 1925, ilustra esse novo mundo. Nele, seres das mais variadas espécies, não só insetos, parecem flutuar na proximidade de um território absolutamente inóspito. Trata-se de um mundo líquido

resultante da transição de uma realidade totalizante, portanto sólida, a uma singularidade libertadora, liquefeita (Bauman, 2001).

Apesar do autor tocar de modo superficial a questão territorial, vamos considerar que a cidade contemporânea é o espaço das contradições apresentadas, vez que sua interpretação sobre a contemporaneidade “revela os fenômenos (de natureza política, econômica, socio-cultural e tecnológica) que têm conformado o padrão de urbanização recente”, como ressalta Alves (2020, p.19). Nesse sentido, a fluidez se impõe ao território gerando mais liberdade de escolha, é verdade, mas também informalidade, descontrole financeiro, imobiliário e de trabalho, “desencontros” em vez do “encontrar-se” (Bauman, 2001, p.12). Nessa cidade, tudo está sendo desfeito para ser reconstruído e os velhos conceitos são como zumbis, sendo a questão prática que se impõe, saber se a “ressurreição (...) ainda é possível; ou se não for – como fazer com eles tenham um enterro decente e eficaz” (Bauman, 200, p.15).

Como sinais desses novos tempos vamos destacar três fatos sociais⁵ vivenciados na cidade contemporânea, que aqui se descreve concisamente. Dotados de força imperativa e coercitiva, exterioridade e generalidade (Durkheim, 2007), os fatos sociais em questão, são aqui enumerados e descritos na sequência: i) o aumento da informalidade, ii) a divisão social acentuada entre ricos e pobres e iii) a complexidade das relações e dos processos.

A nova informalidade

De acordo com Bauman (2001), se anteriormente a gestão empresarial do capitalismo pesado focava em reter a força de trabalho e

⁵ Segundo Emile Durkheim (1858-1917), fatos sociais são “maneiras de agir, de pensar e de sentir, exteriores ao indivíduo, e que são dotadas de um poder de coerção em virtude do qual esses fatos se impõem a ele” (Durkheim, 2007:2), não confundíveis com os fenômenos orgânicos ou com os fenômenos psíquicos, que sequer poderiam ser considerados sociais. Nesse contexto, os fatos sociais incluem instituições, status, papéis, leis, crenças, distribuição da população, urbanização, dentre outros.

motivá-la ou suborná-la para permanecer disponível e trabalhar dentro dos prazos estabelecidos, na era do capitalismo leve, a habilidade administrativa reside em evitar a proximidade com a "mão-de-obra humana". Encontros passageiros substituem os compromissos prolongados.

Para além dos moldes tradicionais da informalidade, quer sejam as ocupações informais ainda não tratadas adequadamente ou os vendedores ambulantes, que geralmente residindo nas primeiras, perambulam pelas cidades, observamos na nova cidade do século XXI, a chamada “economia do bico” (Miller, 2019). Também chamada economia colaborativa e compartilhada, essa nova forma de informalidade tem nos aplicativos tecnológicos das *startups* os novos protagonistas. *Ifood, Glovo, Rappi e Uber*⁶ argumentam a favor da ideia com a facilidade de ingresso em suas atividades fim, inclusive sem processo seletivo. Também defendem a liberdade do trabalho sob demanda, ganhos compatíveis com a dedicação e, na esfera do consumidor, com a possibilidade de se reduzir o uso do carro, expandindo-se o acesso ao transporte público individual⁷ e aos produtos *delivery*. Contra, pesam a falta de vínculo empregatício e a perda de direitos sociais: subsídio de férias, 13º salário, auxílio refeição e descanso remunerado. Há quem questione a inconstância dos rendimentos e quem fale no “paradoxo do Uber”: motoristas e ciclistas “têm níveis mais altos de satisfação com a vida que outros trabalhadores, mas

⁶ A Uber, chamada originalmente *Ubercab*, é uma startup fundada em 2009 em San Francisco, na Califórnia, pelo canadense Garrett Camp e o americano Travis Kalanick. Trazia a ideia de conectar por meio de um aplicativo de celular, pessoas que desejavam compartilhar seus veículos e potenciais usuários cobrando por isso (Castro, 2020) e se apresentando como mera intermediadora do serviço. Atualmente a empresa se expandiu para outros mercados como o de entrega de produtos, sempre se apresentando como intermediária entre fornecedores, entregadores e consumidores.

⁷ Denominação técnica dos serviços de transporte remunerado de passageiros por táxi ou por aplicativos de transporte.

também níveis mais altos de ansiedade” (Miller, 2019). Segundo estudo da Associação Brasileira do Setor de Bicicletas, a Aliança Bike, o entregador ciclista de aplicativo típico brasileiro é homem, negro, tem entre 18 e 22 anos de idade, é morador das periferias com ensino médio completo; estava desempregado e agora trabalha todos os dias da semana, de 9 a 10 horas por dia, fazendo em um dia 9 entregas, com ganho médio mensal de R\$ 992,00 (Aliança Bike, 2019).

Entretanto, o que se observa é a mesma luta de sempre, sendo que a economia colaborativa apenas reintroduz questões antigas sobre condições e direitos trabalhistas, de uma nova maneira no novo contexto de concorrência ainda mais acirrada. Nem mesmo há consenso se o transporte de pessoas e mercadorias por aplicativo diminui o trânsito das cidades ou melhora as condições atmosféricas (Castro, 2020). O que é inegável: para pelo menos dois dos atores envolvidos, usuários e empresas, existem benefícios.

Figura 3 - Valência e Madrid: a tecnologia na prestação de serviços e precarização do trabalho nas ruas da cidade contemporânea são efeitos da modernidade líquida aplicada ao território



Não ter um chefe, ser independente, trabalhar em casa, na lanchonete, no carro... Isso é realmente tão maravilhoso quanto alguns imaginam? (MILLER, 2019).

Fonte: Fotos do Autor

Ainda sobre informalidades, a pandemia de Covid-19 trouxe um novo componente, a migração de atividades antes exclusivamente presenciais para a condição de *home office*, ou seja, trabalho a distância, realizado fora do ambiente de trabalho. Ora, se esse trabalho for desenvolvido sem perda de salário ou benefícios, tudo certo, dirão os trabalhadores desavisados. Entretanto, há que considerar que essa tem sido também a oportunidade para contratar, por exemplo, tutores em vez de professores, com salário mais baixo e sem vínculos, alegando-se que o trabalho é parcial. Há ainda os custos com conectividade e energia que passam a ser responsabilidade do empregado, ou mesmo riscos de sobrecarga e ansiedade quando se deve estar sempre à disposição do empregador, ou ao contrário, enfrentar o desemprego.

Divisão social acentuada

Ao comparar a cidade dos ricos e a cidade dos pobres, Secchi (2015) conta que a nova questão urbana é a questão social refletida no espaço. Se das imagens das cidades sólidas do passado resta algo de idealizado e bucólico, com pessoas convivendo bem, nas cidades líquidas da contemporaneidade, existe uma topografia social mais contrastada, com um distanciamento cada vez mais perceptível entre ricos e pobres. Entretanto, até essa diferença entre ricos e pobres tem sofrido mudanças.

Além da tradicional injustiça espacial, diferentes níveis de renda, poder aquisitivo e riqueza *per capita*, além de alterações recentes na estrutura da economia e da sociedade, trazem à cidade discussões sobre o conceito de capital, levando-o além da dimensão econômica e distinguindo-o em quatro tipos: o próprio capital econômico, constituído por diferentes fatores de produção e o conjunto dos bens produzidos (materiais, renda e patrimônio); o capital cultural que corresponde ao conjunto de conhecimentos e qualificações intelectuais transmitidas pela família e instituições escolares durante a vida do indivíduo; o capital social, a envolver a rede de relações sociais dos indivíduos e os seus processos

de socialização e por fim; o capital simbólico, relacionado ao acúmulo de prestígio e reconhecimento social pelo indivíduo ou grupo, que preservam sob seus domínios os recursos considerados essenciais em determinado campo (Bourdieu, 2009; Lima Junior, 2003; Bourdieu, 2010 apud Sant'Anna et al, 2017). Há ainda um capital informacional, que detém recursos intangíveis relacionados à informação e ao conhecimento, capazes de gerar valor para indivíduos, famílias e empresas. Interessante destacar que, a exemplo do capital econômico, todos os demais também podem ser repassados de pai para filho.

Dessa maneira, por agora, ricos e pobres já não são apenas pessoas, grupos ou famílias que dispõe ou não de elevado patrimônio financeiro, mas também, aqueles que acessam ou não as melhores oportunidades, se articulam mais ou menos na sociedade, frequentam ou desfrutam dos melhores e piores locais e serviços da cidade. Essa compreensão permite observar como e porque se acentuam as divisões sociais no espaço urbano. Em muitos casos, os grupos já nem compartilham os mesmos espaços, e se estranham ao ponto de criarem barreiras, fecharem o acesso a quem tentar ultrapassar os limites entre os seus mundos. Quando muito, as comunicações entre esses espaços se dão quando um deles deseja algo que não possui: trabalho para os pobres e recreação para os ricos, por exemplo.

Um mundo de complexidade das relações e dos processos

Compreender a cidade contemporânea e sua complexidade passa também pela compreensão da “teoria das escolhas limitadas” e da “nova razão” elencada por Ascher (2010). A “nova razão” seria aquela que nos liberta de um racionalismo por demais simplista e cheio de certezas, que ainda marcavam a noção de progresso, baseada em eventos padronizados. Hoje é impossível recorrer a uma única experiência racional e direta para enfrentarmos uma determinada situação, já que dificilmente as condições necessárias se reproduzem.

Para Castells (2000), o consumo é o principal instrumento utilizado pelo capitalismo para se autorreproduzir. Em sua fase contemporânea, a cidade capitalista deixa de ser mero centro de produção para ser antes, um centro de consumo em suas mais variadas formas e produtos. Nesse sentido, vale destacar a chamada Teoria das Escolhas Limitadas, que influencia a economia, a sociologia, a ciência política, com aplicações concretas na indústria tecnológica, nas movimentações financeiras, no e-commerce e no planejamento das cidades (Ascher, 2010).

Também conhecida como Teoria de Escolha Racional, ela postula que as escolhas dos consumidores são feitas com o objetivo de maximizar sua felicidade e utilidade, ao equilibrar custos e benefícios. Segundo essa teoria, é possível prever o resultado e o padrão dessas escolhas, dada a gama de possibilidades existentes e os interesses individuais de cada grupo (Friedman, 1953; Tversky; Kahneman, 1991). No entanto, essa sensação de liberdade de escolha pode ser questionada quando consideramos o contexto de dominação social e as influências externas sobre o processo decisório.

Exemplo contemporâneo que ilustra essa teoria é o filme "Black Mirror: Bandersnatch", uma obra de ficção interativa lançada pela Netflix em 2018. Neste filme, escrito por Charlie Brooker e dirigido por David Slade, os espectadores têm a oportunidade de tomar decisões para o personagem principal, um jovem programador chamado Stefan Butler. Cada espectador é confrontado com diversas opções para guiar o enredo, tendo apenas alguns segundos para tomar uma decisão ou uma escolha é feita de forma aleatória pelo filme.

Embora pareça que os espectadores estão exercendo sua liberdade de escolha ao influenciar o destino de Stefan, na verdade, suas opções são limitadas e controladas pelo roteiro pré-estabelecido do filme. Essa experiência interativa destaca a ilusão de liberdade de escolha em

um ambiente altamente estruturado, ressaltando assim as complexidades e limitações da Teoria da Escolha Racional em contextos modernos de entretenimento e mídia.

A teoria tem aplicação no desenvolvimento da informática, das ciências cognitivas e da inteligência artificial, por meio das quais se especula sobre várias possibilidades, produtos, clientes e soluções. A própria Netflix e muitos outros serviços e aplicativos informáticos são consequências diretas de suas aplicações.

No campo do e-commerce, podemos relacionar a Teoria das Escolhas Limitadas à chamada Teoria da Cauda Longa (*The Long Tail*), do físico e escritor americano Chris Anderson (1961-). Ela hipotetiza que “a receita total de uma multidão de produtos de nicho, com baixos volumes de vendas, é igual à receita total dos poucos grandes sucessos”. Fato é que essa enorme oferta só pode ser oferecida pelos sites de compras do tempo atual, onde se tem “acesso ilimitado e sem restrições a culturas e conteúdos de todas as espécies, desde a tendência dominante até os veios mais remotos dos movimentos subterrâneos” (Anderson, 2006:3).

No contexto político, a complexidade e a fluidez da contemporaneidade são tratadas por Boaventura de Sousa Santos (1940-), quando esse autor, face a revolta e triunfo “da subjetividade contra a cidadania”⁸ (Santos, 1995, p.248), explicita a perda dos substantivos críticos, a superação e o desaparecimento de quase todo o conjunto de vastos conceitos sociais. Conceitos que marcaram a diferença entre as antigas

⁸ Em sociologia a subjetividade trata do espaço íntimo do indivíduo, estando relacionada às ideias de autonomia, liberdade de auto responsabilização, sendo muito mais amplo que o conceito de cidadania, entendida como o conjunto de direitos estabelecidos pelo Estado e exercidos por seus membros. Os dois são “autônomos”, embora “intimamente relacionados”, segundo Santos (1995, p.247).

teorias convencionais burguesas e a nova teoria crítica, com relação às lutas contra a opressão e a exclusão. Os novos entendimentos incluíram a ideia de que os cidadãos se afastaram da representação política sem, contudo, terem desenvolvido novas formas de participação política, aplicáveis em áreas políticas mais amplas e novas (Santos, 1995:249).

Ainda segundo o autor, em contextos que sugerem o fim do modelo atual de capitalismo, as lutas sociais têm usado uma estratégia chamada "ressemantização". Isso significa que conceitos sociais mais antigos estão sendo reinterpretados e qualificados com novos adjetivos, como "desenvolvimento sustentável", "democracia radical" e "direitos coletivos". No entanto, ainda não há um consenso claro sobre o que exatamente esses termos modificados significam, sendo ainda necessário analisar cuidadosamente essa transformação para evitar que esses conceitos se tornem pouco realistas (Santos, 2010).

Assim, voltando ao urbanismo, são desafios nessa vasta complexidade do nosso tempo, a necessidade do enfrentamento adequado da questão das ocupações informais, da regularização fundiária, do novo direito e da função social da cidade, além da nova organização social, da participação e da gestão comunitária, todos imbuídos de um alto grau de relativismo e “nova razão”.

Mas, dadas as condições da contemporaneidade líquida, qual a configuração da cidade que dela emerge, e a partir de quando ele se apresenta?

A cidade líquida

É preciso ter em mente que, no caso da cidade contemporânea, e principalmente por se tratar de um fenômeno recente, dada a longeva história da cidade, fenômenos precedentes e sucessivos se misturam. Cientes disso, vamos considerar que a cidade contemporânea se apresenta a partir do ano de 1973, quando se instalou a primeira crise do

petróleo. Para Hobsbawm (2001), foi a crise do petróleo, a responsável por transformar o mercado da energia mundial acarretando imensa flutuação nos preços, encerramentos de empresas, desemprego, inflação, estagnação, queda de arrecadação e buscas pela diversificação da matriz energética. Essa crise, cujo impacto sobre o urbanismo foi brutal, traz, evidentemente, consequências para a configuração das cidades.

Para Vázquez (2006), tratou-se de autêntico torpedo no caminho da economia e sociedade. Em questão de meses, o preço da gasolina aumentou quatro vezes, colocando em apuros um sistema produtivo que havia se abastecido de petróleo barato por um século. A crise começou a se desdobrar: milhares de empresas faliram, o desemprego aumentou, as receitas fiscais caíram, a dívida pública disparou e a inflação começou a ser medida em dois dígitos. O Mundo Ocidental observava perplexo enquanto duas décadas de crescimento econômico contínuo desmoronavam. Em 1979, ocorreu uma segunda crise do petróleo, o que convenceu os governos de que "a era dourada do capitalismo" havia chegado ao fim.

Figura 4 - A escassez de gasolina no Oregon (EUA)



Fonte: David Falconer / Wikimedia Commons. Domínio público (1973).

Nas décadas seguintes, ocorreram diversas mudanças decorrentes de eventos econômicos e financeiros. Exemplificando, governos e empresas se valeram da crise e do desaparecimento da alternativa socialista para desmantelar o Estado de Bem-estar, uma garantia importante de proteção social aos cidadãos, principalmente na Europa Ocidental, Canadá, Austrália e Nova Zelândia. Por outro lado, esse desmantelo resultou na concessão de benefícios ao setor privado e na redução do tamanho do setor público.

O avanço das tecnologias da informação e as mudanças na localização das empresas multinacionais permitem agora que elas escolham as melhores áreas nas cidades. Isso tem levado à revitalização dos centros urbanos antigos, antes relegados aos subúrbios, que agora recebem grandes sedes corporativas. Além disso, há uma reorganização das áreas periféricas, que se fundem em uma “galáxia de cidades” onde as atividades econômicas são integradas e organizadas por meio de infraestruturas complexas, unindo áreas urbanas, naturais e agrícolas de maneira nunca antes vista na história urbana, de acordo com Vázquez (2016).

Numa tentativa de se materializar esses fatos sociais indicados, vamos agora elencar quatro padrões configuracionais para essa cidade contemporânea aqui descrita: i) a cidade dissolvida, ii) a cidade da espetacularização, iii) as cidades policiadas e fortificadas, e ainda, iv) uma cidade de periferização persistente.

A cidade dissolvida

“Sometimes I wonder if the world's so small / Can we ever get away from the sprawl / Living in the sprawl / Dead shopping malls rise like mountains beyond mountains / And there's no end in sight” (Arcade Fire, 2010).⁹

Para Carvalho (2013) e Panerai (2006), o tradicional modelo de cidade radiocêntrica dos séculos anteriores está se dissolvendo. Ideia compartilhada por Gausa (2007, citado por Viana, 2015). Para esses, o antigo modelo dá lugar a um cenário urbano contemporâneo caracterizado por uma mistura heterogênea de áreas ocupadas e espaços vazios. Essa transformação resulta em um ambiente urbano permanentemente em mutação, que se adapta e se redefine ao longo do tempo de forma contínua.

Entretanto, ainda está presente a cidade de outrora, compacta, organizada em quarteirões e monocêntrica, com relações de vizinhança e mistura funcional. Ao redor, está presente a cidade emergente, decorrente de novas condições de mobilidade, estendida por áreas cada vez mais vastas. Contraditória, fragmentada e policêntrica, ela ainda se encontra referenciada pela presença física e simbólica da primeira, mas agora como uma mancha de tinta que se espalha pelo território (Gausa, 2007).

⁹ Às vezes me pergunto se o mundo é tão pequeno / Será que algum dia nos livraremos da expansão / Vivendo na expansão / Shopping centers mortos se erguem como montanhas além das montanhas / E não há fim à vista. Tradução livre do autor para o trecho da canção Sprawl II (Mountains Beyond Mountains). Lançado em 2010, o álbum *The Suburbs*, do Arcade Fire é totalmente dedicado à vida nos arredores das grandes cidades. Ver: <https://blitz.pt/principal/newz/guia/arcade-fire-the-suburbs-leia-aqui-a-critica-da-blitz=f64131>. Acesso em: 29/9/2020.

Como acrescenta Vázquez (2016), trata-se de um conjunto de enclaves desconectados de seu entorno local, mas conectados com outros semelhantes situados a quilômetros de distância. Chalas (1998), indica outros componentes essenciais da cidade contemporânea.

Primeiro, a mobilidade: se antes a norma era a sedentariedade, a movimentação tornou-se a base das interações sociais e espaciais, estabelecendo redes de ocupação do território e a proximidade já não é uma questão de distância, mas de tempo e tecnologia disponível para encurtá-la. São trens e ônibus, além dos milhares de veículos individuais que sobrecarregam as vias e possibilitaram, para o bem e para o mal, que milhões de pessoas trabalhassem distantes de suas casas. Não é por acaso que a ocupação tem se concentrado ao longo dessas rotas, pela conectividade com diferentes áreas e pela oportunidade de negócios, que fazem dessas áreas atrativas e funcionais para diversos fins.

Segundo ponto, a regionalidade: anteriormente restrita e contínua, a cidade contemporânea se espalha por territórios cada vez mais extensos, incluindo áreas rurais, dando origem à região urbana. Apesar da falta de compactação, ainda há alguma continuidade, resultando em uma nova e ampla rede de elementos que se deslocam em várias direções (Moreno, 1995), similar ao conceito de arquipélago descrito por Indovina (2003).

O espaço natural: o avanço sobre as áreas verdes não lhes implica necessariamente, a perda total das funções originais. Não se fala mais em cidade verde apenas por conta de jardins e parques, mas pelos grandes parques e própria agricultura incorporados ao modo de vida urbano e demandas por serviços e produtos naturais. Em um cenário de mudanças climáticas, a conservação desses elementos ambientais representa estratégias de resiliência urbana.

O policentrismo: novas centralidades de consumo emergem para receber entre novas áreas residenciais, plataformas logísticas, aeroportos, complexos comerciais, parques temáticos e outras atividades que demandam espaço. Contudo, como já destacado, elas não fazem desaparecer nem declinar os antigos centros, ao contrário, esses tendem a ser revitalizados quando da implantação de museus, faculdades, centros comerciais e turísticos e principalmente das sedes das grandes corporações e órgãos públicos, que em tendência mundial, buscam a simbologia e o prestígio dos centros antigos. A questão é, esses centros atendem a demandas de todos os cidadãos?

As escolhas pessoais: há uma mudança na dinâmica das relações sociais e funcionais entre a cidade antiga e a contemporânea. Na cidade antiga, as interações sociais e funcionais eram principalmente restritas à vizinhança imediata e a um centro único da cidade. No entanto, na cidade contemporânea, há uma multiplicidade de possibilidades de escolha pessoal, onde as pessoas têm acesso a uma variedade de locais e grupos para interagir e realizar atividades.

Isso reflete a aplicação da teoria das escolhas pessoais, que sugere que as pessoas escolhem entre diferentes opções com base em seus próprios interesses, preferências e recursos disponíveis. Com a diversificação das interações, ocorre um aumento no consumo e na acumulação de capital simbólico para aqueles que têm recursos e acesso a essas oportunidades expandidas. Em outras palavras, aqueles com maior mobilidade e recursos podem aproveitar uma variedade de interações sociais e funcionais, o que contribui para sua posição social e influência na sociedade.

Por fim, há a questão dos vazios: a diluição trouxe consigo espaços vazios entremeando espaços urbanizados ou edificados, usos agrícolas, florestais, ou simplesmente espaços não utilizados com as dimensões mais diversas. Existem ainda, os espaços que sobram dos

grandes projetos e aqueles que, segundo Bauman (2001), são “vazios de significado”. Por exemplo, aqueles que nunca são percebidos, simplesmente por não serem importantes para o outro: uma área informal para um residente apressado de um bairro formal sempre será um local vazio de significado. Neles não se entra, ou se entrasse, sentir-se-ia “perdido e vulnerável, surpreendido e um tanto atemorizado” (Bauman, 2001, p.122).

Assim, o que vemos é uma multiplicidade de tecidos heterogêneos e desconexos, como visível na figura seguinte:

Figura 5 - Áreas verdes e áreas edificadas e não edificadas (vazios) na porção oeste do DF



Fonte: Execução do mapa: Rayssa Freitag (2018)

Alguns desses tecidos estão consolidados e muitos outros em expansão. Com isso, cria-se a principal dificuldade do urbanismo contemporâneo, adotar uma atitude e uma resposta que enquadre, corrija e oriente o planejamento dessa nova realidade (Carvalho, 2013). Com alguma certeza, caberá ao urbanista a tarefa de articular com precisão a periferia fragmentada, seja através da definição de eixos importantes para o tráfego e localização de diferentes funções, sem isolá-las (Goitia, 1970).

Cidade espetacularizada

Em meio a tantas transformações, há na cidade contemporânea, a questão da cultura da espetacularização. Espaços comerciais e até de moradia que cada vez mais servem ao consumo e status, convertidos em produtos em prol de uma cidade construída para o mercado, para os negócios imobiliários e para o turismo.

De novo Bauman (2001), na sociedade líquida o que quer que façamos e qualquer que seja o termo que usemos para descrever nossa atividade, é como ir às compras em novos templos do consumo¹⁰. Tais “templos”, por mais que possam estar cheios de gente, não há nada de coletivo neles. Foram projetados, construídos e são geridos para pouco ou nada se relacionar com vida lá fora. Isso explica o “silêncio” dessas edificações, fruto da inviabilidade desses espaços, quer sejam observadas de longe ou de perto. Entretanto, produtos para consumo que são, essas edificações destacam-se como empreendimentos de dimensão e espetacularidade, com a arquitetura à reboque, abandonando as ideais

¹⁰ BAUMAN (2001) toma o termo emprestado de George Ritzer (1940), sociólogo americano, professor emérito da Universidade de Maryland, que estuda os padrões americanos de consumo e a globalização. Fonte: <https://socy.umd.edu/facultyprofile/ritzer/george>.

sociais, recorrendo a um grande ecletismo formal, *design* decorativo dos arquitetos *superstar* que beiram o gosto peculiar (Carvalho, 2013). Mas há nuances, e essa espetacularização pode ser dividida em duas categorias: a grandeza e a bricolagem, ambas cumprindo a mesma função na cidade contemporânea, embora em escala e condições orçamentárias distintas.

Bricolagem é o termo emprestado de Levis Strauss (1908-2009), que designa a forma de atividade realizada por aquele que trabalha com as mãos, na ausência de um plano preconcebido, se afastando dos processos e normas (Lévi-Strauss, 1989). O termo é recuperado por Domingues (2009), quando aquele faz o registro da peculiar e improvisada produção arquitetônica das estradas portuguesas, aliás, muito parecidas com as brasileiras, e que nas palavras do autor, não são apenas estradas, são ruas (Domingues, 2009). Trata-se de soluções arquitetônicas erráticas, tentativa e erro, inclusão e saturação, com o objetivo de persuadir e vender ao passante disputado com os vizinhos. Existe certa similaridade com o que Venturi et al (2003) chamou *decorated shed*: quando há a utilização de letreiros externos perpendiculares à rua, decorações, ampliações e mostruários, geralmente em edificações comerciais à beira das estradas e vias de Las Vegas. Funcionam, portanto, como vitrines para motoristas que passam velozmente por ali. A diferença no caso português é essencialmente o orçamento disponível, geralmente curto e familiar.

Figura 6 - Bricolagem em Portugal: Maia, Vale de São Cosme, Penamaior e Trofa



Fonte: Croqui do Autor (2017)

Em outra realidade existem os edifícios que, ao contrário da bricolagem, apresentam soluções excepcionais, pensadas, planejadas, caras e altamente eficazes, que aqui chamaremos de grandeza. Dotada não só de tamanho mas de um “programa ideológico”, “independente da vontade de seus arquitetos”, como argumenta Koolhaas (2014). Esse autor, ele mesmo um mestre da grandeza, justifica em “Três Textos Sobre a Cidade”, sua bela e impactante arquitetura. Arquitetura que “instiga o regime da complexidade” e “mobiliza a inteligência total (...) dos seus campos afiliados” algo, com “potencial para reorganização do mundo social” (Koolhaas, 2014, p.15).

Também são tecnologicamente superiores e despontam na paisagem das cidades, sugerindo o aprofundamento da arquitetura de comunicação evidente, ao contrário da expressão util, como destacado por Venturi et al (2003), mas que também servem ao mesmo princípio da

bricolagem: vender algo, no caso da grandeza, a ideologia do consumo e do espetáculo.

Mas, a grandeza leva em conta saltos de escala e de complexidade que incorporam a artificialização dos interiores: o elevador, o ar condicionado e a aceleração da construção são efeitos combinados que derivaram estruturas mais altas e profundas.

Trata-se da rendição da cidade à tecnologia, que aliás já não precisa da cidade, pois se antecipa à cidade, ou mesmo, é a própria cidade” (Koolhaas, 2014, p.26). A cidade dos escritórios e da arquitetura totalizante, massificada, envidraçada e cara, que se por um lado representa novas catedrais a impactar enormemente a legibilidade e imageabilidade da cidade contemporânea, com suas fachadas imponentes de vidro, estão cheios ou rodeados de “espaços públicos-mas-não-civis” e “não lugares” (Bauman, 2001)¹¹. Não revelam o que de fato existe no interior, aumentando o fosso entre quem comanda e quem é comandado.

Por fim, a grandeza é aquilo que Venturi et al (2003, p.87) denominou projeto total, oposto à cidade incremental, sobressaindo o “papel messiânico do arquiteto”, que formam objetos “arquitetônicos demais”.

¹¹ Segundo Bauman (2001, p.121), “espaços públicos-mas-não-civis” são aqueles não dotados de civilidade, ou seja, a atividade que protege as pessoas umas das outras, permitindo que possam estar juntas, sem se estranhar e “não lugares” são aqueles que desencorajam a ideia de estabelecer-se neles, em que “(...) todos devem sentir-se como se estivessem em casa, mas ninguém deve se comportar como se verdadeiramente em casa”.

Figura 7 - *Skylines* de Southwark: *One Blackfriars* da Simpson/Haugh and Partners, de 2019 e *The Shard* de Renzo Piano, de 2012.



Fotos do Autor (2019).

Bricolagem e grandeza são dois extremos de um mesmo processo de espetacularização, produzindo a arquitetura da cidade contemporânea, variando caso a caso, motivação a motivação, orçamento a orçamento. Representam, é verdade, o ofício atual da arquitetura, cuja qualidade ou falta dela não se pretende discutir aqui, contudo poucas vezes se está a fazer um urbanismo funcional e harmônico, o que não ajuda, mas acentua a fragmentação do território (Carvalho, 2013). Usar o esforço de espetacularização para estruturação das periferias é uma pista, mas isso implicaria, no mínimo, que a sua localização decorresse de uma perspectiva global e não de interesses fundiários e mercadológicos apenas (Carvalho, 2013).

Cidades policiadas

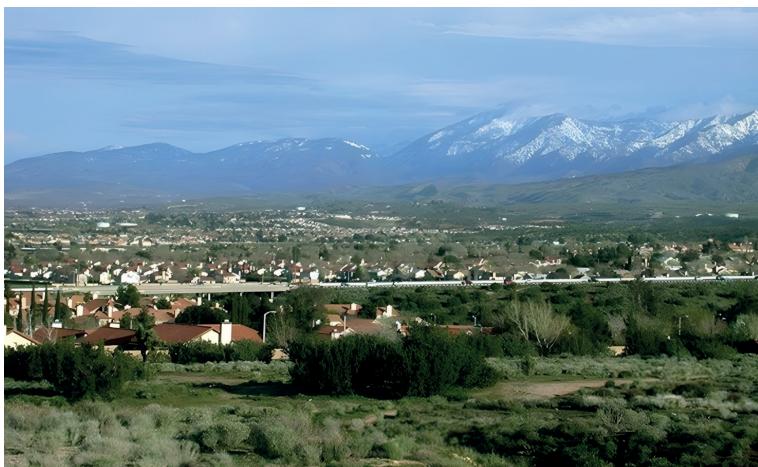
Além de dispersa e espetacularizada, a cidade contemporânea é também cada vez mais privatizada, fortificada e policiada, apocalíptica

como nos conta Mike Davis (1946-) em “A Cidade de Quartz”¹². Trata-se da descrição de uma “crescente paranoia da segurança urbana” que alimentou a destruição e a privatização programada dos espaços públicos da cidade de Los Angeles, fato aliás, coincidente com a ascensão dos serviços de segurança privada. Essa condição levou a uma evolução gradual da cidade para se tornar um conjunto fragmentado de regiões fortificadas sob vigilância, entremeadas por uma vasta área urbana difusa que se espalha indefinidamente pelo território, absorvendo-o (Wisnik, 2009).

Ao descrever o processo de urbanização do *Antelope Valley*, nos arredores da cidade, Davis (2009) relata que no deserto, os incorporadores apenas preparam o terreno, nivelam e pavimentam, conectam algumas tubulações ao aqueduto Califórnia, aliás subsidiado pelo governo federal, destaca o autor, erguem um muro e promovem o produto. Além disso, desprezando as características naturais do local, flores, árvores, edificações antigas, pedras, construindo uma nova cidade do nada e sem nada, “lugares esterilizados totalmente desprovidos de natureza e de história (...) reempacotando o mito (a boa vida nos subúrbios) para a próxima geração” (Davis, 2009, p.40). Desprezam até mesmo a nomenclatura original do deserto, optando por nomes franceses e italianos para os novos empreendimentos.

¹² Quando do lançamento da obra “*City of Quartz*”, em 1990, Mike Davis foi criticado pelo mundo acadêmico, acusado de parcialidade e de criar um cenário que existia “apenas em sua cabeça” e não numa “realidade objetiva”. O que parece, entretanto, é o incômodo da academia com sua militância marxista, “(...) seus títulos acadêmicos incompletos e sua atividade profissional como açougueiro e caminhoneiro” (Meyer, 2010). Na trincheira oposta, o autor é que os acusa de silenciar “estranhamente sobre a militarização da vida da cidade, tão lamentavelmente visível no nível das ruas” (Davis, 2009, p.236).

Figura 8 - Urbanização de Palmdale, no Antelope Valley, Califórnia



Fonte: Jamesb01 / Wikimedia Commons (2020). Domínio público.

De acordo com Goicoechea (2018), estamos lidando com uma estética asséptica que visa comercializar o espaço público e, portanto, exclui aqueles que não têm acesso a ele: transformações urbanas defensivas, impulsionadas por um discurso dominante centrado no medo e na insegurança. Tudo seria fruto da escolha das classes médias e dos governos em não enfrentar a pobreza, em não administrar a competição étnica e em não integrar todos, comprando proteção, em vez disso (Davis, 2009).

Esse tipo de urbanização, quando organizada entre muros, são *gated communitys*: produto imobiliário que busca maximização de lucros, com fechamento e controle de acesso de não moradores, sendo esse um valor agregado ao preço do produto. São espaços habitacionais condominiais, formas contemporâneas de urbanização, resultantes da estética e do urbanismo do medo, “combinados a práticas longamente produzidas, de discriminação dos pobres (...) como presença incômoda (...)” (Sposito; Góes, 2013, p.4). Tal prática, obviamente, não é exclusividade norte-americana, estando espalhados até mesmo em cidades

médias do interior de São Paulo: Marília, Presidente Prudente e São Carlos, afastando-se da visão tradicional do espaço urbano.

Na sociedade líquida, há a tendência sem precedentes de fusão do urbanismo, da arquitetura e do aparato policial num esforço único e abrangente. Nesse contexto podem ser observadas soluções estritamente arquitetônicas, chamadas arquitetura hostil, além de táticas de policiamento que alimentam a demanda e reproduzem a oferta de segurança. O fato é que nem sempre isso está relacionado aos índices de criminalidade, mas a preferências de estilo de vida ou resposta à percepção da violência. Funcionam mais como símbolo de prestígio, tendo menos relação com a proteção individual e mais com o nível de isolamento pessoal de grupos e indivíduos indesejáveis, ou mesmo à multidão em geral. Se a forma urbana desempenha então, função repressiva, ela se materializa também no próprio centro da cidade de Los Angeles, a *Bunker Hill*: um tecido com interações controladas com as áreas adjacentes, funcionando como uma fortaleza emergida de uma "estratégia socioespacial deliberada" (Davis, 2009, p.241).

Nesse sentido, inclusive, já há um aprofundamento dessa configuração, as chamadas *charter cities*; conglomerados de edifícios corporativos, de residências luxuosas com serviços associados, frequentes principalmente na peculiar realidade asiática.

No Ocidente, a concepção das Zonas Econômicas de Desenvolvimento e Emprego (ZEDEs), proposta pelo economista Paul Romer (1955-)¹³, é vista por alguns como uma mudança inovadora e institucionalmente disruptiva. Segundo entusiastas, essas zonas consistem

¹³ Associado à Universidade de Nova York e doutor pela Universidade de Chicago, foi ganhador do Prêmio Nobel de Economia em 2018, por incorporar avanços tecnológicos na avaliação de tendências macroeconômicas de longo prazo.

em cidades inteiras que desfrutam de relativa autonomia e têm suas próprias regras de funcionamento, novos arcabouços institucionais, mais abertas à globalização e ao investimento internacional. Elas têm a liberdade de experimentar novas leis, inovações em mecanismos de governança e estruturas institucionais, e são mais receptivas à globalização e ao investimento estrangeiro. No entanto, é crucial discutir se essas inovações podem incluir a suspensão ou flexibilização das leis trabalhistas e urbanísticas locais, e quem será realmente beneficiado por essas mudanças.

Voltando a escala do tecido e da arquitetura, isoladamente, formas arquitetônicas simples, além dos muros, as superfícies ásperas, arestas agressivas, e volumes intimidadores são utilizadas como precauções extraordinárias que assegurem a separação física dos diferentes grupos.

Destacando as estratégias de arquitetura hostil, já introduzidas, observamos que formas arquitetônicas simples, juntamente com muros, superfícies ásperas, arestas agressivas e volumes imponentes em relação ao entorno, são frequentemente empregadas como medidas extraordinárias para garantir a separação física entre diferentes grupos.

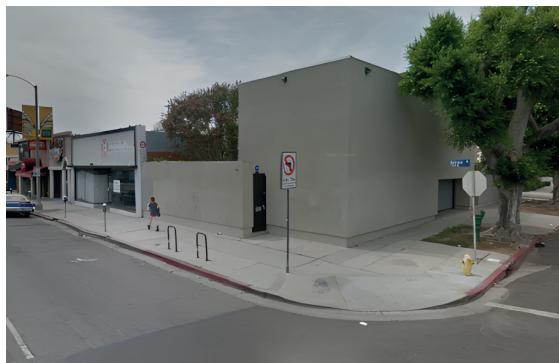
Ali, ainda segundo Davis (2009), “nenhum arquiteto recente elaborou tão engenhosamente a função de segurança urbana, como também abraçou tão desavergonhadamente o *frisson* daí resultante” (Davis, 2009, p.248) como Frank Gehry. O autor cita, por exemplo, uma das primeiras obras de Gehry na cidade de Los Angeles, uma residência da década de 1960, a *Danziger Studio*, na *Melrose Avenue*, em Hollywood, como “metáfora para a fuga das ruas e a introversão do espaço” (Davis, 2009, p.249). Nela, o que chama a atenção e busca se comunicar com o mundo externo são uma árvore parcialmente exposta, luminárias de segurança e o número da edificação, 7001.

Figura 9 - Danziger Studio de Frank Gehry (1965).



Sem Autor. Fonte: <https://talene-m.tumblr.com/>. Acesso em: 13/3/2020

Figura 10 - Danziger Studio de Frank Gehry (2022).



Fonte: Google Street View, imagem capturada em 2022

Outros enclaves de luxo se valem também de muros invisíveis que restringem cada vez mais o acesso: horários de funcionamento, *dress codes*, guaritas e cancelas ilegais que com influência política suficiente conseguem assim privatizar o espaço público local, separando-o do resto da cidade.

Por fim, a paranoia da segurança conta com apoio do patrulhamento ostensivo da cidade. Los Angeles, o caso analisado por Davis (2009), é profícuo no patrulhamento policial em áreas de alta visibilidade, frequência de pessoas, com altos índices de criminalidade e uso de câmeras de vigilância em locais públicos.

No Brasil, Sposito e Góes (2009) observam que, loteamentos e condomínios, tanto horizontais quanto verticais, têm promovido a dispersão urbana e o aprofundamento do uso generalizado de transporte individual por automóvel entre os estratos de média e alta renda. Além disso, as autoras destacam que entrevistas com corretores imobiliários indicam que muitos desses condomínios fechados, ao se estabelecerem nas regiões periféricas da cidade, tendem a se assemelhar às áreas tradicionais de periferia, como favelas e bairros com infraestrutura precária. Tais espaços, caracterizados por muros altos e portões de segurança, entre outros aspectos, contribuem para reforçar as fronteiras socioespaciais, delineando a posição urbana e social de cada classe.

Cidades de periferização persistente

Ainda sobre periferização, o conceito usual de periferia é aquele, espacial, em que um dado ponto se localiza além do outro, normalmente distante, nos arredores. Entretanto, num contexto social, a periferia pode ser também compreendida “como espaço invisível aos olhos da sociedade que, muitas vezes, despreza-o, na tentativa de apagamento dos sujeitos” (De Paula; De Paula, 2011, p.110). Assim, o centro e a periferia “não necessariamente correspondem a lugares físicos/geográficos” (De Paula; De Paula, 2011, p.116), pelo contrário, podem estar lado a lado.

Destaca Queiroga (2018, p.101), “a condição periférica não se estabelece geometricamente a partir do(s) centro(s), mas pelo diferencial de oportunidades e serviços urbanos a alcance das populações” o tal capital social, destacado por Bourdieu (2009).

Ao analisarmos as características do espaço periférico na América Latina, frequentemente associado à pobreza, é importante notar que os locais que têm acesso mais amplo a bens e serviços oferecidos pelo sistema são considerados centrais. Enquanto isso, na periferia encontram-se os espaços de exclusão, desagregação e segregação, mesmo que não haja grande distância entre eles.

Paradoxalmente, como aponta Queiroga (2018, p.103), em diversos aspectos da produção sociocultural brasileira, desde a culinária até a música, futebol, hip hop, movimentos sociais por habitação e a formação de lideranças culturais, o centro está na periferia.

No espaço brasileiro em particular, esses dois modelos coexistem. A cidade de Belém, por exemplo, possui inúmeras áreas subnormais em sua periferia física, longe do centro urbano principal, mas também muitos outros adjacentes a ele, que nem por isso deixam de viver à margem do consumo e dos serviços lá oferecidos. Em Brasília, de outra forma, isso não acontece, estando na periferia espacial, com algumas exceções, a maioria das áreas carentes.

Ambas estão, segundo Santos (1990), “a polarizar, segundo parâmetros globais e especificidades locais”, outros núcleos urbanos, “irradiando padrões de crescimento urbano, dispersando, concentrando riqueza e pobreza em campos opostos” (Bitencourt; Gomes; Ribeiro, 2018, p.4). Todavia, o fenômeno da cidade dispersa existe como tendência, ele é mundial e característico do nosso tempo, porém sua compreensão precisa ser adaptada a cada realidade com personagens peculiares, atuando em cada situação.

Um exemplo de fragmentação urbana contemporânea é a verticalização em condomínios com múltiplas torres em um único terreno, como ocorre na Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro. Esses condomínios, conhecidos como condomínios-clube, são isolados do entorno por mu-

ros altos e apenas uma entrada social. É importante ressaltar que esses condomínios, assim como os condomínios horizontais, refletem o urbanismo baseado no medo, na discriminação social e na preocupação excessiva com segurança, o que leva os moradores a se distanciarem das ruas, reduzindo a vida pública no nível da vizinhança e, em alguns casos, do bairro (Queiroga, 2018).

Há também a produção fragmentada de tecidos horizontais periféricos, quer seja por iniciativa privada ou estatal, como é o caso dos lotamentos do construídos principalmente pelo Banco Nacional de Habitação - BNH, nos anos 1970 e 1980¹⁴ e pelo Programa Minha Casa Minha Vida a partir dos anos 2000. Esse último, cabe destacar, uma audaciosa iniciativa do Governo Federal, executou habitações em várias regiões metropolitanas do Brasil, favorecendo processos de dispersão urbana em todo o território nacional, além da introdução de tipologias convencionais monofuncionalidade.

Ambas iniciativas favoreceram o capital imobiliário e oneram o Estado que precisa levar a infraestrutura até elas. Onera também as populações que dependem de transporte público, revelando uma produção marcada pela baixa qualidade em relação à inserção no meio urbano (Queiroga, 2018; Assumpção, 2013).

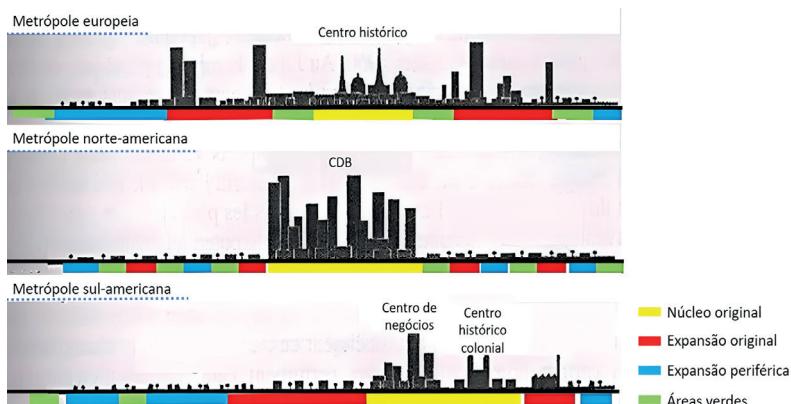
Diante do contexto de uma cidade contemporânea em constante transformação, o estudo da forma se apresenta como ferramenta para

¹⁴ O Banco Nacional da Habitação foi uma empresa pública brasileira voltada ao financiamento de empreendimentos imobiliários que existiu entre 1964 e 1986, sendo à época o gestor do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS, do Sistema Financeiro da Habitação e do Sistema Financeiro do Saneamento. Depois de duas décadas de políticas habitacionais descentralizadas entre elas: Programa de Arrendamento Residencial (PAR);** Lançado em 1994; Programa de Subsídio à Habitação de Interesse Social (PSH), implementado em 1996; e Programa de Urbanização de Favelas (PROURB).

identificar padrões nos processos de formação urbana e os princípios universais subjacentes. Como apontado por Teixeira (2015) e Viana (2018), esse caminho envolve uma renovação dos laços com a cultura urbana, não apenas para imitar processos tradicionais, mas para compreender e aplicar as regras gerais na concepção e construção do espaço urbano contemporâneo.

A imagem que segue retrata diferentes classes de cidades pelo mundo, quanto a sua forma e relação com as periferias.

Figura 11 - Silhuetas das cidades contemporâneas ocidentais



Fonte: Elaboração própria a partir de Allain (2004).

A metrópole europeia, por exemplo, é caracterizada por ter um centro histórico proeminente e áreas periféricas de classe elevada bem marcadas. Já a metrópole norte-americana é notável pelo seu verticalizado Distrito Central de Negócios, também conhecido como CBD, com vastas periféricas. Por fim, a metrópole sul-americana é distinta por incluir um centro de negócios e um centro histórico colonial separados, bem como áreas industriais adjacentes.

Na sequência vamos descrever as principais abordagens da morfologia urbana e sua relação com a cidade contemporânea.

3 – MORFOLOGIA URBANA: ABORDAGENS E ELEMENTOS

Assentamentos são manifestações físicas das estruturas sociais (...) e se apoiam em complementares e conflitantes atividades (Kropf, 2017, tradução nossa).

A cidade resulta da acumulação e da integração de muitas ações individuais, ou de pequenos grupos, como apresentam Moudon (2015) e Larkham (2006). São ações determinadas por tradições culturais e moldadas por forças sociais e econômicas desenvolvidas ao longo do tempo. Nisso, a morfologia urbana, como campo de estudo que é, não pode se limitar a uma concepção estreita, mas deve examinar os indivíduos, organizações e processos que moldam a forma da cidade. Deve estabelecer conexões, mesmo em um contexto de mudanças constantes. Mas afinal, o que é a morfologia urbana?

Conceito e aplicações da morfologia urbana

O termo morfologia surgiu na biologia com os estudos de Johann Wolfgang Von Goethe (1749-1832), que se interessava pelo crescimento e transformação de plantas, animais e obras de arte. Von Goethe criticava a ideia de classificar as formas vivas como entidades estáticas e preferia entender a diversidade de formas em termos de princípios generativos.

O pesquisador percebia que tudo estava em constante mudança, em um processo de transformação contínua. Isso levou à criação de um método morfológico original, onde os princípios fundamentais seriam entendidos como ideias de um processo de formação e transformação.

Na contemporaneidade, aplicada à urbanística, consensualmente, a morfologia atua no estudo dos procedimentos que moldaram a

forma edificada das cidades. O faz por meio do traçado, da composição espacial dos artefatos urbanos e dos espaços abertos, elencando os significados simbólicos de cada parte. Todas, são formas concretizadas a partir de normas estabelecidas pelos órgãos públicos e até mesmo pelos incorporadores privados (Pereira Costa, 2015).

Outros escritos, agora de Allain (2004), trazem os termos originais de Von Goethe aplicados ao estudo das cidades, transformando-os em componentes analisáveis da morfologia urbana:

Padrões: são fenômenos culturais originados da ação humana, mesmo que não intencionalmente, alguns dos quais surgem devido à ação independente de vários indivíduos.

Tipo: artefatos reproduzíveis, unidades mínimas da forma urbana relacionadas à atividade ali desenvolvida. Essas unidades podem se repetir em diferentes padrões.

Processo: formas urbanas não são estáticas, mas sim eventos que se organizam em sequências conectadas, que dão origem a novos padrões.

Hierarquia: artefatos urbanos que requerem a manipulação dos padrões menores, seguindo regras e leis próprias.

Definida a morfologia urbana, ela já é utilizada em diversos campos de estudo e prática profissional, tratando das questões de patrimônio e da conservação do edifício e da paisagem. É usada na arqueologia, na antropologia, na história urbana e na geografia. Aqui, nos atemos ao planejamento da cidade.

Existem contribuições evidentes e históricas da morfologia urbana para a determinação do crescimento dos assentamentos, apoios vários à políticas de planejamento, padrões de desenho, análises tipológicas e outras orientações e aplicações específicas, tais como: a des-

crição geral pela identificação das partes distintas dos assentamentos, suas origens históricas que explicam o caráter dos assentamentos, a diversidade e a complexidade; identificam-se também os processos gerativos e as regularidades de desenvolvimento dos assentamentos humanos.

A morfologia urbana tem contribuído historicamente para determinar o crescimento dos assentamentos e fornece suporte para políticas de planejamento por meio da identificação de padrões de desenho, análises tipológicas, identificação dos processos geradores de crise urbanas, dentre outras. Isso inclui a descrição das partes distintas dos assentamentos, suas origens históricas, especificidades, diversidade e complexidade.

Nesse sentido, intervir na forma física da cidade pode resultar num impacto social, econômico e ambiental (Oliveira, 2018b), quando por exemplo, um desenho de ruas e praças de uma cidade torna-as mais ou menos acessível em termos espaciais, contribuindo ou não para maior integração ou segregação social. Contudo, outro desenho já pode conduzir a maior dependência do automóvel nos deslocamentos diários, condicionando tomadas de decisão no que se refere ao modo de transporte, por exemplo.

Por outro lado, a escolha do desenho das parcelas tem um papel essencial na diversidade do espaço urbano. Quando se faz corresponder um quarteirão a uma única parcela, geralmente tem-se um único proprietário, mesmas regras e condições de locação e geralmente habitantes de um único estrato social. De outro lado, ao subdividir um quarteirão em um maior número de parcelas, isso leva à presença de mais proprietários, o que por sua vez facilita a integração social, como indica Oliveira (2018b).

Diferentes abordagens da morfologia urbana e seus elementos

Portanto, se a morfologia parece ser uma forma de planejar a cidades, tanto que nas palavras de Moudon (2015), no decorrer do século XX, várias escolas surgiram em diferentes países, cada uma com suas abordagens e autores proeminentes. Na Inglaterra, destacou-se a Escola Inglesa, concentrada principalmente na Universidade de Birmingham, com figuras notáveis como M. R. G. Conzen, Jeremy Whitethorn e Peter Larkham. Na Itália, as universidades de Veneza, Roma e Bari foram centrais para o desenvolvimento da Escola Italiana, liderada por nomes como Saverio Muratori, Gianfranco Cannigia e Giancarlo Cataldi. Na França, a Escola de Arquitetura de Versalhes ganhou destaque, com Philippe Panerai, Jean Castex e Jean-Charles Depaule como principais contribuidores.

Apesar das diferenças e outros aspectos que serão discutidas adiante, as três escolas concordam que i) a cidade pode ser 'lida' e analisada a partir da sua forma física, ii) a forma, a resolução e o tempo constituem três componentes fundamentais da investigação em morfologia urbana; iii) – a forma urbana pode ser compreendida em diferentes níveis de resolução; e iv) existem unidades urbanas coesas construídas num mesmo tempo, sob as mesmas condicionantes, e que sofreram processos de transformação semelhantes.

Percebe-se a importância da história na análise da cidade, seja para entender suas origens ou para antecipar seu desenvolvimento futuro. A cidade é considerada uma entidade histórica, sempre influenciada por suas etapas anteriores. Ela é moldada por padrões de transformação espacial, que são produtos ou expressões culturais ligadas às condições naturais e sociais. (Goitia, 1970).

Nos Estados Unidos, autores como Kevin Lynch, Jane Jacobs e

Christopher Alexander também deixaram um impacto significativo no campo da morfologia urbana. Suas teorias enfatizaram a importância da experiência humana no design urbano e contribuíram para a compreensão e prática do planejamento urbano, enriquecendo o debate sobre a forma e função das cidades.

Na Inglaterra, a teoria da Space Syntax se destaca por sua ênfase em uma visão mais quantitativa. Originada nos anos 1960 no centro de pesquisa Land Use and Built Form (LUBFS) da Universidade de Cambridge, essa teoria ganhou impulso adicional na década de 1970 com a criação da Unit for Architectural Studies na University College London (UCL), coordenada por Bill Hillier. Ao longo das décadas recentes, essa teoria foi sintetizada e expandida. (Oliveira, 2016).

A teoria da Space Syntax, inicialmente focada nos padrões de movimento de pedestres, expandiu suas linhas de pesquisa para incluir cognição espacial, desenvolvimento de software, performance do ambiente construído, exclusão social e coesão social. Sua aplicação abrange uma variedade de estudos urbanos, diagnósticos e projetos em diferentes partes do mundo. Holanda (2018) ampliou essa teoria em três níveis analíticos: padrões espaciais, vida espacial e vida social.

No nível dos padrões espaciais, a informação é representada em mapas axiais, que consistem em linhas e nós conectados, permitindo a extração de medidas topológicas para quantificar as características da configuração espacial e os padrões de relacionamento dentro de um sistema. Esses mapas usam um esquema de cores para indicar valores de integração entre as várias partes de um sistema em estudo, a acessibilidade permitida e a inteligibilidade, com vermelho para os mais altos, verde para os médios e azul para os menores.

Polêmica que é, uma das críticas que faz a teoria da sintaxe espacial é não levar em consideração, por exemplo, a altura dos edifícios,

os níveis de pavimentação e a declividade das vias utilizados como elemento básico, entretanto, trabalhos recentes buscam enfrentar a questão, entre eles os trabalhos de investigação do Professor David Viana, com a metodologia *Traq(k)ing*¹⁵, no *Digital Living Spaces*, do Instituto Universitário de Lisboa.

Por último, no início dos anos 1950, o matemático polonês Benoît Mandelbrot (1924-2010) lança a teoria do fractal. Trata-se de uma linha de investigação que questiona a visão da geometria euclidiana (formas com uma, duas ou três dimensões), uma vez que os padrões da natureza são irregulares e fragmentados. Nela, um objeto geométrico irregular pode dividido em partes, cada uma delas semelhante ao objeto original, repetidas ao acaso sem dimensões inteiras (Oliveira, 2016). Um exemplo prático da aplicação de fractais está na modelagem topográfica, realizada por meio da multiplicação de triângulos de variadas dimensões.

Alguns desses autores serão abordados, acrescidos de outros, a produzir o que denominamos abordagens da morfologia urbana, com a preferência pelas escolas qualitativas, mais relacionadas a argumentação pretendida.

Assim, as escolas serão organizadas em abordagens programáticas e seus respectivos elementos em destaque, contrariando-se a tradicional organização em função de nacionalidades. Isso evita, por exem-

¹⁵ A metodologia *Traq(k)ing* “espacializa dinâmicas sobre formas urbanas, conseguindo-se indicadores multidirecionais de apropriações e atividades (formais e “informais”) desenvolvidas em estruturas urbanas (Viana, 2015, p.51) e também atua “não só em termos de fluxos e atividades, mas também no que se refere aos modos de apropriação e de percepção locativa encetadas pelos cidadinos – que com elas (e a partir delas) acabam por “desenhar” outras formas (elásticas, extensíveis, flexíveis e ligantes) sobre a forma urbana estática – transformando-a em forma-dinâmica” (Viana, 2015, p.57).

plo, anular produções transnacionais ou personificar conhecimentos que na verdade não têm limites. São, sim, relatos baseados em um núcleo principal de características comuns, úteis a consultas.

Não se pretende varrer toda a produção sobre morfologia, o que seria de pouca utilidade para o trabalho, portanto é aconselhável conhecer os diversos trabalhos originais, aqui referenciados, sempre que houver interesse no aprofundamento.

São cinco as abordagens programáticas: tipo-morfológica, histórico-geográfica, funcional, perceptiva e aquela que trata dos modelos de cidades. Em cada uma delas foram elencados alguns elementos que serão, sempre que necessário, utilizados para análise, compreensão das ideias tratadas neste livro, sendo preciso definir o que são elementos.

Tal como critérios ou indicadores numa avaliação, os elementos devem ser suficientemente genéricos e consistentes para que possam ser aplicados em qualquer cidade. Kropf (2009) adverte que elementos desse tipo devem possuir além de generalidades e especificidades, fácil compreensão e coerência, por isso devem se basear em conceitos suficientemente abstratos e evitar analogias ingênuas. A seguir são indicados alguns autores e as suas interpretações para esses elementos.

De novo Allain (2004), a cidade pode ser vista como um sistema espacial intrincado e dinâmico, composto por diversos elementos interativos organizados com um propósito específico. Ela representa um sistema global complexo onde cada componente exerce influência sobre todos os outros, evidenciando uma interconexão entre todos os aspectos da vida urbana. São resultado de processos e sequências de eventos, atividades ou operações no espaço urbano, os quais, quando combinados, alteram suas características, conferindo-lhe uma forma específica. Esses elementos, primariamente compostos por estruturas físicas urbanas, carregam consigo significados que os integram em um

sistema urbano, no qual diversos subsistemas podem ser identificados, independentemente da abordagem adotada pelo estudo urbano.

Para aquele autor, são três os elementos da forma urbana: o plano (*le plan*), com diferentes escalas, macroformas, tramas viárias e detalhes, sendo geralmente muito estáveis ao longo de vários séculos; o parcelário (*le parcellaire*) muito determinado pela malha, serve de suporte ao edifício que influencia e pelo qual pode ser influenciado e; o edificado (*le bâti*), tecido construído acrescido dos vazios.

Panerai (2006) também destaca os elementos, que em resumo servem para analisar as cidades e identificar padrões recorrentes. É importante reconhecer que, apesar das suas distinções e identidades únicas, é possível identificar fenômenos urbanos similares. Esses fenômenos variam constantemente entre o universal e o particular, entre a regra e a exceção, entre a repetição e a singularidade.

Conta-nos Conzen (1960), que os elementos morfológicos da cidade, conhecidos como *tripartite division*, são três: primeiro, o plano da cidade (*town plan*), que inclui terrenos, ruas, parcelas e lotes; segundo, as construções (*building fabric*) e a terceira dimensão da forma; e terceiro, os usos praticados nos terrenos e edifícios (*land and building utilization*).

Por outro lado, Kropf (2017) identifica os elementos básicos da forma física como ruas, parcelas e edifícios (*streets, plots and buildings*), correspondendo amplamente a três elementos essenciais dos assentamentos humanos: rotas, áreas para cultivo e abrigo (*routes, areas for cultivation and shelter*), curiosamente, as ações básicas de circular, produzir e se abrigar.

Há algumas coincidências entre as classificações: o caráter sintético e hierárquico delas, com elementos mais abrangentes ou res-

tritos, frutos de nossa evolução como sociedade urbanizada, como veremos na sequência.

Portanto, partindo do princípio de que os vários níveis hierárquicos não são absolutos e podem ser reorganizados, o que aqui chamamos elementos morfológicos vão se diferenciar dos elementos tradicionais, permitindo por exemplo, a análise de categorias que não se inter-relacionam verticalmente, mas transversalmente, buscando abraçar a maior diversidade e variabilidade de formas possível.

O quadro a seguir sintetiza as abordagens e os elementos em questão, descritos na sequência:

Quadro 2 – Abordagens programáticas para a morfologia urbana

Abdagem programática	Principais Representantes	Elementos
Tipo-morfológica	Muratori, Cannigia, Cataldi e Strappa	Tipo, polos, nós, rotas, séries, tecido, organismo.
Histórico-geográfica	Conzen, Whitehand e Larkham	<i>Fringe belts, períodos e regiões morfológicas, burgage cycle.</i>
Funcional	Panerai, Castex e Depaule	Quadra, caminho urbano, centralidades, rupturas.
Perceptiva	Lynch, Alexander, Cullen e Jacobs ¹⁶	Padrões, limites, caminhos, bairros, marcos, nós.
Modelos de Cidades	Carvalho, Indovina	Modelos de cidade (orgânica, clássica, jardim, modernista e urbano-campesote e o arquipélago metropolitano).

Fonte: elaboração própria

¹⁶ Jane Jacobs não era propriamente uma morfóloga, mas pelo conceito de forma urbana que utilizamos (aspectos espaciais e não espaciais) ela foi incluída na abordagem perceptiva, uma vez que muitas de suas ideias ali se encaixam, ideias que serão discutidas no capítulo 4.

Abordagem tipo-morfológica

O que é referido como abordagem tipo-morfológica surge em meio à crítica do movimento modernista, mas especialmente interessada em identificar o conjunto de processos que levaram a formação do núcleo urbano, evidenciando aspectos topográficos, hidrológicos, pedológicos, climáticos, além dos políticos, históricos e sociológicos a conformar a morfogênese da cidade.

Em geral, os arquitetos italianos dos anos 60 desenvolveram uma visão da cidade oposta às teorias modernistas, em que o papel da arquitetura é “reconstruir o mundo” sobre “o rastro de cinzas” deixado, conforme Portoghesi (2002). Assim, inobstante à necessária crítica da crítica das palavras daquele autor, outros autores italianos como Aldo Rossi e Carlo Aymonino, por exemplo, trabalharam para se distanciar da morfologia urbana, por não encontrarem nela respostas para as grandes questões contemporâneas. Tanto que, em suas propostas, Rossi optou por enfatizar o edifício isolado e destacado em detrimento da manutenção da continuidade na interpretação dos fenômenos urbanos (Oliveira, 2013).

Por outro caminho, Saverio Muratori, Gianfranco Cannigia e Giancarlo Cataldi focaram a sua atenção no conceito de método ou processo tipológico, hipotetizando a existência de um modo de construir edificações. Trata-se de um modelo que se manifesta em cada momento e em cada cultura, intrínseco a determinado povo, denominado consciência espontânea. Complementarmente, haveria uma consciência crítica, geralmente exercida pelo profissional técnico, feita por meio de escórias deliberadas (Pereira Costa, 2015).

Não indiferente à sistematização e ajustes à determinada realidade, o método tipo-morfológico possui semelhanças com aqueles utilizados no século XIX pelo francês Marcel Poët (1866-1950). Na obra intitulada *"Introduction à l'urbanisme. L'évolution des villes: La leçon de*

l'Antiquité", de 1929, Poët, estudava o crescimento e a evolução da cidade como um biólogo. Vázquez (2016) esclarece que, já àquela altura da publicação de Poët, a teoria despertara nos historiadores uma nostalgia pela cidade medieval e, portanto, o desejo de conhecê-la, centrando-se na morfologia das cidades. Percebe-se então, a oposição aos marxistas, para os quais, o conhecimento da história urbana era muito mais um eficaz para transformação da sociedade do que o estudo da forma da cidade e seu funcionamento.

A teoria tipológica se desenvolve a partir de um elemento isolado, o tipo, ampliando-se a escala, até chegar à concepção geral, na seguinte ordem:

1. investigação do tipo edilício do local (básico residencial e especializado) analisado e possíveis transformações sucessivas;
2. identificação das séries, graus de derivação e combinações;
3. observação das séries ao longo de rotas que unem polos opostos;
4. verificação da formação de conjuntos com características semelhantes que caracterizam os tecidos urbanos; e
5. estruturação dos organismos urbanos.

Analiticamente, os elementos da teoria tipo-morfológica são:

Tipos e séries

Como dito, o tipo é o modelo de edificação, unidade da cidade, intrínseco à consciência espontânea, síntese da cultura de um povo

(Malfroy, 2011). Já para Kropf (2017), a reprodução de artefatos usando o mesmo padrão ou configuração dos elementos cria um tipo e nessa lógica, durante séculos “elementos simples foram combinados para fazer artefatos complexos” (Kropf, 2017, p.15), que por sua vez foram combinados para formar tipos cada vez mais complexos.

Pereira Costa (2015) argumenta que os tipos podem ser classificados básicos, quando destinados a uso residencial ou misto e de pequena escala, ou especializados, quando possuem funções específicas e se destacam no contexto urbano devido às características complexas e dimensões maiores. Geralmente, esses edifícios tornam-se elementos marcantes na paisagem urbana devido à sua função, monumentalidade ou simplesmente à sua localização geográfica.

Figura 12 - Diversificação tipológica na Avenida Montevidéu, na freguesia da Foz, Porto.



Fonte: imagens do autor (2019)

Os tipos sofrem ao longo do processo tipológico diversificações que podem ser diacrônicas, ocorrendo ao longo do tempo sem alterar substancialmente o tipo, como mudanças no gabarito, altura e introdução de aberturas. Por outro lado, as diversificações sincrônicas, ajustadas a novas condições ambientais e culturais, como projeção e alinhamento, podem criar novos tipos ou modificar significativamente os existentes. Esses processos de diversificação resultam em uma sucessão de tipos, onde um tipo original, desenvolvido a partir de um conceito e projeto específicos, passa por alterações até se tornar um novo produto, iniciando assim uma nova sequência de diversificações.

Exemplificando, na cidade do Porto, um exemplo claro desse processo de diversificação pode ser observado na Avenida Montevidéu. Nessa região, casas e edifícios agrupados e alinhados ao longo da Avenida Brasil, no bairro da Foz, apresentam diferentes gabaritos e espaçamentos entre si. Essas variações estabelecem entre eles uma relação que, conforme Pereira Costa (2015), pode ser de perturbação ou cooperação, mas sempre resultante da integração de tipos e outros elementos interconectados.

Figura 13 - Diversificação tipológica na Avenida Montevidéu, na freguesia da Foz, Porto



Fonte: fotos do autor (2019) e Google Earth, imagem capturada em 2019.

Outro exemplo de aplicação do método do processo tipológico, é a identificação de conjuntos homogêneos, apoiando desenvolvimento de políticas de preservação. Essa vertente foi utilizada em estudo das cidades gêmeas de Bela Vista (BR) e Villa Vista (PY), na fronteira entre o Paraguai e o Estado de Mato Grosso do Sul (Bitencourt; Gomes, 2024). As atividades econômicas desenvolvidas na região: exploração madeireira e agropecuária nas décadas de 1940 e 1950 (Barbiero, 2018), resultou em relevante produção arquitetônica eclética que se encontra atualmente em processo de descaracterização.

Desse processo resultam edificações que não levam em consideração as preocupações estéticas do ecletismo, o respeito ao porte e à composição originais. Diante dessa desvalorização do passado, principalmente nos conjuntos habitacionais da periferia, novos tipos são introduzidos, os quais, por sua vez, também são rapidamente modificados.

Portanto, em ambas as cidades, há diversificações em curso, transformando as unidades tipológicas. Desde as antigas casas de madeira e igrejas de pedra até as construções contemporâneas com fachadas neutras, e aquelas em que os sinais gráficos se destacam (Venturi, 2003), observa-se uma mudança na paisagem, alterando os padrões anteriores. Reflete-se possivelmente a fragmentação e a falta de coesão da sociedade contemporânea, como indicado por Bauman (2001). Essas reações podem ser resultado do isolamento, da desconexão, da alienação, ou ainda do enfraquecimento do sentido de identidade cultural, em que as tradições são constantemente descartadas em favor do "novo" e das demandas impostas pelos mercados. As alterações podem ser vistas nas imagens que seguem:

Figura 14 - Das edificações mais antigas até a produção contemporânea, as diversificações tipológicas em Bela Vista (BR) e Bella Vista (PY)

Bela Vista (BR)	Bella Vista (PY)	
		1. Dois tipos originais: edificações em madeira e pedra, de um lado e de outro da fronteira;
		2. Patrimônio eclético representativo dos períodos áureos da região, cria o novo tipo: a edificação com elementos ornamentais (diversificação sincrônica);
		3. A falta de manutenção das edificações indica a desimportância dada ao patrimônio, mas ainda mantém-se o tipo anterior (diversificação diacrônica);
		4. A introdução de elementos estranhos inicia o processo de diversificação sincrônica;
		5. Novos e relevantes elementos aceleram o processo de diversificação, com fechamento de janelas e grades;
		6. Novos tipos são introduzidos ante as necessidades e valores da sociedade, aprofundando a desvalorização das edificações históricas (finalização da diversificação sincrônica);

		7. Reinício da diversificação diacrônica pela introdução de novos elementos como placas publicitárias, muros e grades;
		8. Novos elementos decorativos e placas publicitárias e praticamente escondem as edificações e padronizam novas composições, criando paisagens esteticamente controversas.
		9. Conjuntos habitacionais da periferia introduzem novos tipos pela ação da diversificação sincrônica;
		10. Novamente a introdução de elementos estranhos à composição original como grades, cercas e muros) reiniciam a diversificação diacrônica

Fonte: Acervo da pesquisa Morfologia e Fronteiras/UFMS, coordenada pelo autor (2024).

Nós e polaridades

Para os autores da abordagem tipológica, os nós são interseções decorrentes do cruzamento de vias que provêm das polaridades. Acontecem quando além do cruzamento, há o congresso de atividades ao seu redor, se apresentando um espaço qualificado, o polo urbano, um ponto inicial para se atingir outras proporções (Pereira Costa, 2015). O conceito de polo será retomado quando se tratar das centralidades.

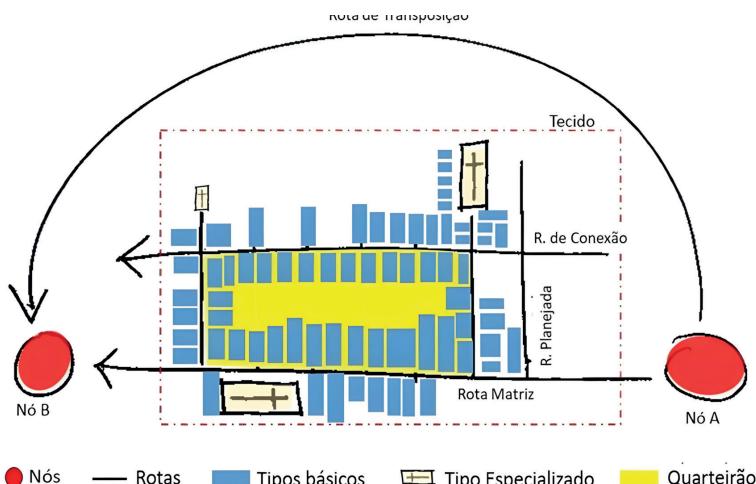
Rotas e tecidos

Rotas são elementos que ligam os polos urbanos, a rota principal, sendo a primeira estrutura urbana a ser tomada em consideração na aná-

lise sobre os conjuntos edificados (Pereira Costa, 2015). Elas recebem o tipo básico, dentro das parcelas que formarão as séries tipológicas.

Outras rotas podem ser classificadas como matrizes, principais ou planejadas, tipicamente dispostas de forma perpendicular e recebem os lotes que já não cabem na rota principal. Por sua vez, as rotas de conexão permitirão o acesso aos novos lotes dos fundos da rota principal, consolidando-se o quarteirão, constituindo-se uma espontânea malha urbana. No decorrer do crescimento urbano, uma nova rota, a de transposição ou conexão, permitirá o acesso aos dois polos originais de maneira mais direta. Característico da morfogênese das cidades tradicionais, esses processos são atualmente observados em assentos informais ou onde o planejamento não foi suficiente para definir o padrão da ocupação.

Figura 15 - Elementos da abordagem tipológica na morfogênese da cidade



Fonte: Croqui do Autor (2018)

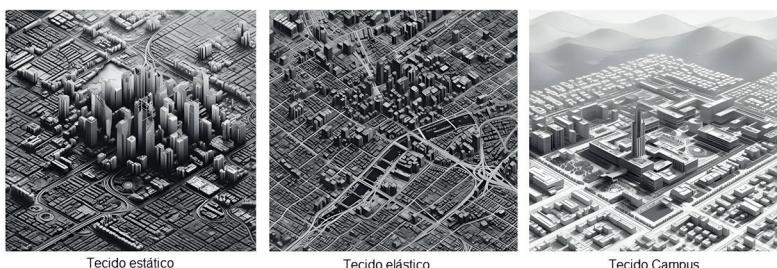
Tecido urbano, conforme Pereira Costa (2015), é o conjunto urbano com uma configuração similar, regido por leis e categorias específicas, tão antigo quanto o tipo básico. Segundo Coelho (2015), é definido como o agrupamento de elementos inter-relacionados, caracterizado por sua complexidade, diversidade e identidade. Para Kropf (2017), o tecido urbano consiste na interação entre ruas, lotes e edifícios, representando a principal unidade de crescimento e transformação da cidade. Ele se manifesta como a estrutura de maior escala nos assentamentos, incorporando também elementos de menor escala que contribuem para a identidade local, representando a cultura e os hábitos da região. Por sua vez, Scheer (2001) destaca a existência de três tipos de tecidos urbanos a serem considerados:

O tecido estático (*static tussue*) tende a ser relativamente uniforme com pequenas parcelas e uma alta densidade de rotas, geralmente projetadas para acomodar uma gama específica de tipos de construção, tornando-o estável e com tendência de mudanças lentas;

O tecido elástico (*elastic tussue*) é aquele geralmente composto por uma mistura heterogênea de rotas esparsas, tipos e tamanhos de parcelas variadas, além de construções de baixa densidade, que permitem mudanças mais rápidas.

O tecido de campus (*campus tussue*) é composto por uma gama de edifícios, de baixa densidade de rotas, dentro de uma única e grande parcela, geralmente sob o controle de um único proprietário ou ocupante, com tendências para mudanças ainda mais rápidas.

Figura 2 - A forma Urbana e seus aspectos materiais e imateriais



Fonte: imagens produzidas pelo autor, com ajuda da inteligência artificial Bing Image Creator (2024).

Da conectividade entre rotas e os vários tecidos surgirá o organismo urbano, segundo a sequência das escalas do processo tipológico, tendo em conta que a teoria tipo-morfológica define as “cidades e os territórios como organismos porque os considera vivos. Somente estarão vivos enquanto estiverem suportados ambiental e culturalmente” (Pereira Costa; Gimmler Netto; Safe, 2018, p.63).

Abordagem histórico-geográfica

Aqui a forma urbana é compreendida a partir de uma abordagem que se compõem quase que exclusivamente de processos históricos que estão sempre em transformação e substituição formal (Oliveira, 2011). Os ensinamentos da abordagem histórico-geográfica têm atraído seguidores que reconhecem a importância de capturar as características singulares da cidade como um palimpsesto cultural, conforme descrito por Moudon (2015). Esse conceito refere-se ao acúmulo ao longo do tempo de diferentes períodos e experiências que registram a história das ações civis e públicas, bem como as ideologias que influenciaram a ocupação do solo. Os elementos são então, consolidados por meio de camadas sobrepostas, semelhante a um receptáculo da história. No entanto, nesse

palimpsesto, as camadas mais antigas frequentemente são apagadas para dar lugar às mais recentes, deixando apenas marcas na estrutura urbana, como muralhas que se transformam em ruas ou campos em praças (Pereira Costa, 2015).

Quanto ao método utilizado, trata-se de uma combinação entre documentação histórica e análise de planos que levam a uma compreensão mais profunda do desenvolvimento das paisagens urbanas atuais (Conzen, 1988). Na sequência, os principais elementos relacionados a essa abordagem morfológica.

Períodos morfológicos

Fatos ou marcos históricos são eventos demarcados por características ideológicas próprias que tendem a gerar períodos evolutivos, cujas datas são mais flexíveis, sendo geralmente faixas de tempo. Em morfologia, esses períodos coincidem com inovações refletidas na estrutura urbana, que condicionam a ascensão e queda de alguma característica urbana (Pereira Costa, 2015). Entretanto, como processo, um período morfológico pode conter características do período anterior e assim sucessivamente.

Seu uso na análise urbana implica no estudo da evolução ou involução da forma da cidade em termos de crescimento e transformação, ou o estudo da sucessão de planos da cidade, sempre em escalas de tempo adequadas ao desenvolvimento do fenômeno urbano.

Figura 17 - Processo de formação do período morfológico

```
graph LR; A[Fato histórico] --> B[Inovação]; B --> C[forma]
```

Fonte: Elaboração própria

Regiões morfológicas

Explicitando-se o flexível conceito de região como aquele que diferencia de áreas, para se conhecer a realidade (Corrêa, 1986), existem dentro de cada cidade, regiões morfológicas com homogeneidade formal ao nível das implantações, do edificado e dos usos do solo¹⁷

Todavia, complementar aos períodos morfológicos, o conceito de região morfológica trata de uma parte do território que guarda certa unidade, no que diz respeito à sua forma e como ela se distingue das áreas envolventes (Oliveira, 2011). Para os autores da abordagem histórico-geográfica, a forma urbana é compreendida em diferentes níveis de resolução, sendo possível reconhecer-se quatro níveis: o edifício/parcela, a rua/quarteirão, a cidade e a região (Moudon, 2015).

Já para Larkham e Morton (2011), a delimitação de regiões morfológicas é uma atividade de pesquisa fundamental quando essas delimitações, ao refletirem a origem, o desenvolvimento e as modificações nas formas urbanas, podem definir ou justificar políticas para intervenção em áreas urbanas, pelo conhecimento mais preciso da área em questão.

¹⁷ Para Kropf (2017) os usos são as atividades humanas acomodadas no ambiente construído. Já a ocupação é a distribuição e posicionamento relativo das soluções adotadas no mesmo ambiente.

Para os autores, essas regiões podem ser alteradas, expandidas ou reduzidas pela inserção ou exclusão de um projeto ou equipamento, passando a se comportar como uma nova região morfológica, num processo contínuo de transformação do tecido urbano.

Os fringe belts

O conceito de *fringe belt*¹⁸ refere-se a uma área que surge devido à estabilização temporária ou ao avanço lento dos limites construídos da cidade. Essa zona é caracterizada por uma mistura de usos do solo que buscam uma localização periférica e possuem características distintas do restante do tecido urbano.

Formam zonas de fronteira entre áreas de habitação historicamente distintas, possuindo um conjunto de atributos físicos próprios em que se destacam: grandes áreas contíguas com uma forte presença vegetal, grandes edifícios institucionais, reduzida incidência de ruas radiais, havendo ali apenas estradas e caminhos esparsos que permitem reduzida penetração de veículos. O conceito está associado historicamente com as antigas zonas de fortificação que passaram a sofrer desenvolvimento considerável em décadas seguintes. Além disso, podem ser zonas com usos extensivos da terra, formadas na borda de uma área urbana durante uma pausa ou redução no crescimento externo (Larkham, 2006).

Sua formação está ligada a interrupções na construção de habitações, especialmente quando os preços do solo atingem níveis muito altos, como explica Whitehand (2013), formando novas áreas periféricas com as características mencionadas, aparentando cicatrizes no tecido urbano das cidades.

¹⁸ Autores portugueses e brasileiros traduziram o termo respectivamente como cintura periférica e hiato urbano. Ver as publicações da Rede Lusófona de Morfologia Urbana - PNUM.

É preciso destacar que podem ser resultado da flutuação da dinâmica econômica e da demanda por usos institucionais em áreas extensas, nas bordas da ocupação formal (Pereira Costa, 2011), ainda que a relação *fringe belts* e ciclos econômicos da cidade, não esteja completamente clara.

Uma cidade pode ter vários *fringe belts* com características distintas em termos de plano, forma, e usos da terra e das edificações. Podem ser internos ou externos, mas são geralmente extensos, incluindo equipamentos utilitários, áreas verdes, parques, instalações esportivas e jardins.

Alguns argumentam que os *fringe belts* estão mais intimamente ligados aos tecidos urbanos muito antigos das cidades europeias, levantando questionamentos sobre a sua existência em cidades latino-americanas, por exemplo. Acreditamos que isso decorra da falta de compreensão sobre como aplicar esse conceito em contextos diferentes daqueles originalmente estudados. Parece haver uma hesitação excessiva em classificar essas áreas, por receio de confundi-las com outros fenômenos urbanos mais recentes.

Também existe discordância em relação à inclusão de atividades agrícolas nos *fringe belts*, o que pode ser uma questão de preciosismo na nomenclatura. No entanto, é evidente que esse tipo de uso não residencial é observado em estruturas urbanas desenvolvidas de forma semelhante aos *fringe belts*, tanto na Europa quanto na América Latina.

Assim, acredita-se que são áreas existentes na cidade, formadas nas bordas ao longo de muitos anos, em decorrência da interrupção da formação dos tecidos, admitindo usos não residenciais: extração mineral, manufatura, armazenamento e distribuição, varejo em grande escala e lazer; parques de escritórios, instituições como bases militares ou instalações, prisões, hospitais, casas religiosas, escolas e universida-

des. Possuem poucas ruas, sendo sua principal característica é a heterogeneidade.

Figura 18 - *Fringe belt* a partir da CSB de Taguatinga (DF), com o platô de Samambaia ao fundo



Fonte: Montagem com fotos do autor (2018)

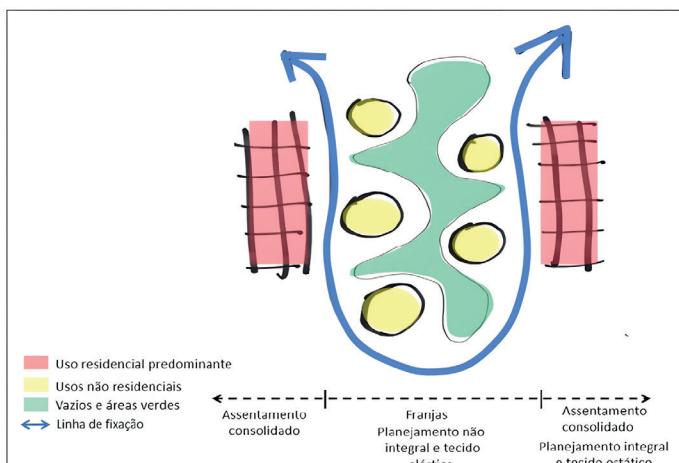
Figura 19 - Áreas de produção agrícola em Vicente Pires (DF) em meio ao tecido urbano da cidade



Foto do Autor (2018).

Ao definir as franjas da cidade, na contramão dos autores clássicos, Kropf (2017) nos leva a perceber similaridades entre os *fringe belts* e os tecidos elásticos, de planejamento não-integral. Esses tecidos também são produtos de desenvolvimento ao longo do tempo e segue o autor, tais tecidos estão geralmente combinados com tecidos estáticos consolidados de planejamento integral, todos servidos por linhas de fixação, tais como estradas, avenidas e caminhos.

Figura 20 - Franjas Urbanas segundo Kropf (2017)



Fonte: Croqui do Autor

Com o tempo, as áreas internas, os tecidos elásticos, são frequentemente ocupadas, reconstruídas e absorvidos num tecido maior, permanecendo assim, como marcas, evidências físicas do desenvolvimento da cidade, acolhendo em seu interior diferentes atividades. A avaliação desses processos é útil na compreensão, por exemplo, de áreas em expansão ou identificação de áreas adequadas para o crescimento urbano.

Burgage cycle

Outro elemento estudado na abordagem histórico-geográfica são os tecidos e as relações criadas ao longo dos anos entre parcelas e edifícios, chamado ciclo da parcela burguesa ou *burgage cycle*. Consiste na progressiva ocupação do interior de uma parcela, que ao longo do tempo vai exigindo a implantação de vias de acesso ao seu interior. Esse processo se encerrará quando se demolir as edificações e se remover os moradores, quer seja, pela superlotação, pela incorporação de novos edifícios ou por qualquer outra razão, bombardeios, incêndios ou especulação imobiliária que implicam na destruição completa da parcela, ensejando um novo ciclo de desenvolvimento (Whitehand, 2013).

Abordagem Funcional

Importante avaliar que, vigente até século XX, o padrão radio-cêntrico, ora em crise, ainda é perceptível nas cidades (Ballain, 1990), contudo, para Panerai (2006), a descolonização econômica e a aceleração recente dos processos de globalização foram capazes de desmontar esse modelo, emergindo outros modelos para a cidade contemporânea.

Nesse contexto, a segunda abordagem que apresentaremos, surgidos no âmbito da Escola de Arquitetura de Versalhes, é abordagem funcional. Assim como a abordagem tipo-morfológica, também emergem como reação à arquitetura modernista e à sua rejeição da história e abordam a cidade como arquitetura fragmentando-a em elementos analisáveis (Moudon, 2015; Oliveira, 2013).

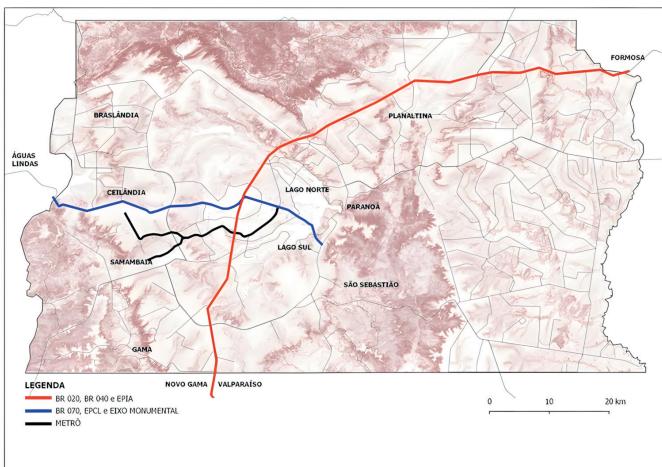
O termo funcional deriva da compreensão da cidade como um grande relógio formado por um conjunto de elementos, em que cada um é indispensável e tem a sua especialização, da qual decorrem implicações espaciais imediatas (Durkheim, 2004; Carpintero, 1998). São os que seguem, os elementos da abordagem funcional:

Caminho urbano

A exemplo das rotas, os caminhos urbanos na abordagem funcional organizam o território desde os tempos imemoriais, conduzindo de um ponto a outro, de uma região a outra (Panerai, 2006). Geralmente, como visto, constituem as primeiras marcas de povoamento. Sua clareza, orientação e sensibilidade topográfica moldam significativamente a autoimagem e o senso de lugar de uma comunidade, como destacado por Southworth e Owens (1993).

Mas nem sempre estão apenas na origem das cidades. A implantação de grandes eixos urbanos, comuns aos períodos pós-barroco (Benevolo, 2015), foi responsável por articular boa parte das expansões urbanas. Esses corredores urbanos, que recebem grandes serviços de transporte, têm sido fundamentais na criação de novas centralidades ao longo de seu percurso, demonstrando uma capacidade similar de organização urbana. Por exemplo, no Distrito Federal, dois grandes corredores urbanos se destacam: um formado pela BR 040 combinada com a Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA e pela BR 020, que se estende do sul ao nordeste, e outro formado pela BR 070, combinada à Estrada Parque Ceilândia - EPCL e com o Eixo Monumental, que se estende de leste a oeste.

Figura 21 - Caminhos Urbanos que se cruzam em Brasília. Em preto o Metrô/DF



Fonte: Execução do mapa: Rayssa Freitag (2018).

Os dois se cruzam na antiga rodoferroviária, sendo responsáveis de fato pela estruturação das diversas centralidades periféricas ao redor do núcleo original da capital do Brasil. Como decorrência dessa conformação, em 1977, o Plano Estrutural de Organização Territorial do Distrito Federal - PEOT utilizou os dois caminhos como limites das ocupações à sudoeste da cidade e sugeriu a implantação do atual sistema metroviário do Distrito Federal. Assim, percebe seu caráter orientador, principalmente quando ao longo desses dois caminhos, concentraram-se muitos serviços e comércios que atendem àqueles que se dirigem do centro até os bairros mais distantes, cotidianamente.

Centralidades

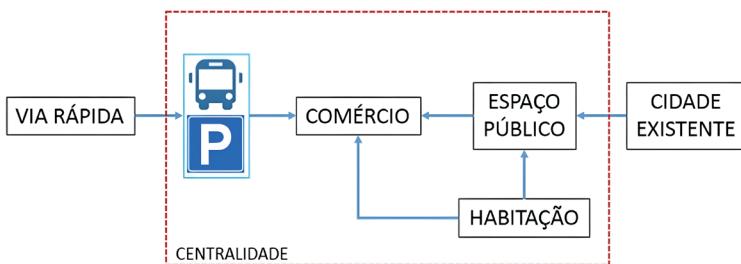
Para Talen (2018), os centros fornecem um destino e podem ser identificados através de nós comerciais significativos, espaços públicos ou interseções, lugares em torno dos quais a vizinhança pode se unir,

encontrar sua identidade e fortalecer sua base cívica e institucional. Ou seja, a centralização é o processo contraditório entre a necessidade de aglomerar e de se afastar de um ponto, podendo haver ali, a concentração de atividades e interesses em comum, cooperação e a interdependência. Já como aponta Villaça (1998), se esses deslocamentos espaciais regulares geram competição por localizações, surgirá ao longo das principais vias um ponto que otimiza esses deslocamentos, conhecido como centro. De acordo com o autor, os centros não são definidos pela presença de palácios, catedrais ou bancos, mas sim pela capacidade de minimizar o tempo, o esforço e os custos relacionados aos deslocamentos. Contudo, é comum que nesses espaços se instalem em decorrência, alguns dos grandes equipamentos mencionados.

Em resumo, Panerai (2006), um dos representantes da abordagem funcional aqui definida, entende que o centro é aquele local onde os habitantes se encontram e onde se misturam as atividades de trabalho, de lazer, de consumo e de transporte a estruturar também a vida cotidiana.

Por essa razão, as centralidades constituem elementos estruturantes da maior importância, quer no nível da função, quer no que respeita a legibilidade da cidade contemporânea. Suas relações formais e funcionais com a envolvente mais próxima constituem, assim, elementos fundamentais de ordenamento da *urbe*, atenuando excessivas monofuncionalidades, conectando rede viária e sistemas de transporte à cidade existente (Carvalho, 2013). A figura seguinte apresenta um diagrama com a composição básica dos elementos de uma centralidade.

Figura 22 - Esquema de usos em uma centralidade



Fonte: elaboração própria a partir de Carvalho (2013).

Por outro lado, há algo a se considerar nesse processo, a criação paralela de novas áreas ocupadas exclusivamente por classes de renda mais elevada, enclausuramentos, gentrificação ou mesmo a formação das chamadas microssegregações. Esse fenômeno, estudado por Goicoechea (2018), quando da implantação de iniciativas para impulsionar o desenvolvimento urbano, ocorreu no caso da Política de Distritos Económicos Criativos da cidade de Buenos Aires (AR). Trata-se de iniciativa, que desde 2008, busca aumentar o valor do espaço urbano, promovendo atividades produtivas que sejam compatíveis, equilibrando os territórios do sul e do norte da cidade. Entretanto, curiosamente, a estratégia reproduziu o padrão segregatório norte-sul, gerando ainda visíveis tendências de formação de pequenas e isoladas áreas gentrificadas nos bairros. O planejamento, sem dúvida precisa estar atento a mais esse fenômeno.

A Quadra e a malha

A quadra é um dos elementos mais importantes apresentados nessa leitura dos autores da abordagem funcional. Ela implica passado ou no presente em uma das maneiras que o homem, a partir das consciências espontânea e crítica, se utilizou para organizar sua atuação no território. Disseminada pelos gregos e romanos na antiguidade,

utilizadas nas *bastides* francesas¹⁹, nas cidades medievais portuguesas (Trindade, 2015) e nas *terranoivas italianas*²⁰, avançaram pelo renascimento como instrumento de conquista e colonização (Teixeira, 2015). Chegaram ao século XVIII nas *land ordinances*²¹ americanas e ao século XIX nos ensanches espanhóis e nos traçados positivistas de Belo Horizonte e La Plata, na Argentina.

A quadra é um paradigma de ordem e harmonia, encampado pela Revolução Industrial, que trouxe consigo grande afluxo de população, problemas de higiene, mas também a revolução tecnológica dos sistemas de metrô, da coleta de esgotos ou das áreas verdes comunitárias.

No caso de Barcelona, esse elemento adaptável permitirá estender os limites da cidade e consequentemente a sua dispersão. Cerdá (1815-1876) projetou seu no *Eixample* para 800 mil habitantes, contudo sendo passível de prolongamento indefinido. Como num processo industrial a quadra se converte em malha contínua, que se assemelha a um único complexo edifício, renovando de cidade. Além de demonstrar o poder da nova classe dominante, a burguesia, quadra permite acesso conveniente; fachadas imponentes e significativas; condições higiênicas e saudáveis e a cidade vista como um empreendimento especulativo (Carvalho, 2003).

¹⁹ Cidades novas, fundadas no medievo, com propósitos comerciais ou militares e geralmente baseadas numa rigorosa malha geométrica (Lamas, 2014).

²⁰ Conjunto de cidades florentinas, fundadas no vale do rio Arno, com destaque para San Giovanni (1269-99) e Terranova (1337), segundo Trindade (2013, p.156).

²¹ Sistema padronizado utilizado pelos colonos americanos, aplicável a qualquer escala, para desenhar uma cidade, para repartir um terreno agrícola, definir os limites de um Estado e colonizar os novos territórios do oeste dos Estados Unidos da América (Benevolo, 2015).

Trata-se também de um padrão de ocupação não hierárquico, embora fortemente interconectada e prontamente expansível, tanto que, por meio dela, é possível conectar todos os tipos de espaços - público e privado, residencial e não residencial, frente de loja e calçada, o que é geralmente valoroso (Talen, 2018). Ao contrário, as estruturas lineares, ou mesmo as dendríticas (semelhantes a árvores), dotadas de becos e ruas sem saída podem ser menos propensos a fornecer boa conectividade (Talen, 2018). Também conhecida como grid, ela oferece menores comprimentos de viagem, opções de rotas caminháveis e maior número de lotes e de, inclusive quando comparados com outras formas de parcelamento, como os *loops* e *lollipops* (Southworth & Owens, 1993).

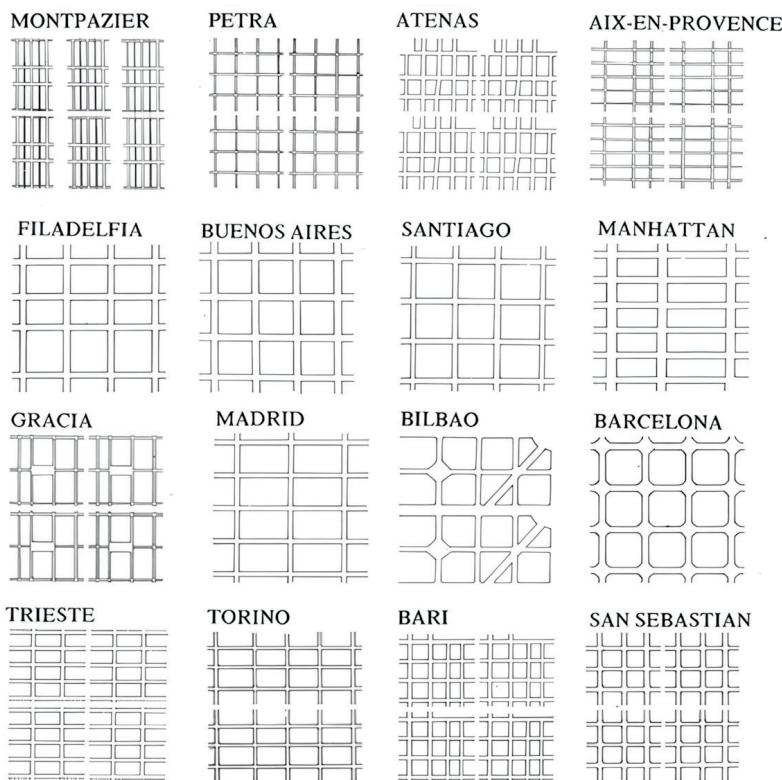
Figura 23 - Análise comparativa de padrões de parcelamento

	<i>Grid</i> (c. 1900)	<i>Loops</i> (c. 1970)	<i>Lollipops</i> (c. 1980)
Padrão de ruas			
Interseções			
Nº Parcelas	28	12	8
Nº interseções	26	12	8
Nº acessos	19	6	4
Nº cul-de-sacs	0	8	24

Fonte: Southworth; Owens (1993). Adaptado pelo Autor

As malhas e suas amplas possibilidades foram usadas nos novos núcleos estruturais de centenas de cidades e ponto de partida para as ocupações periféricas do século XX. Todas elas têm em comum a possibilidade de expansão de seu traçado ortogonal, buscando racionalidade, por meio de raciocínio simples, militar, medido e culturalizado (Panerai, 2006). Apesar de tanta racionalidade, há também consequências indesejadas.

Figura 24 - Malhas diversas



Fonte: Solà-Morales (1978). Adaptado pelo Autor.

Em alguns casos a pouca variabilidade das quadras e do sistema viário pode gerar falta de hierarquia e consequentemente pouca variação nos valores dos terrenos, impedindo que classes sociais, usos e ocupações se misturem. Também podem implicar na redução dos níveis de legibilidade, ainda que a arquitetura espetacularizada possa exercer esse papel. Em outros casos, a malha torna-se um simples círculo repetido indiscriminadamente, associado ao zoneamento monofuncional (Carvalho, 2003).

Outro aspecto da utilização das quadras e malhas é que, invariavelmente surgem ali os pátios internos, com pouco ou nenhuma utilidade a não ser iluminar e ventilar o interior das quadras. Esses pátios, segundo Panerai, Castex e Depaule (2013), na cidade tradicional, constituíam uma sequência de espaços internos de grande complexidade, onde muitas vezes se podia encontrar oficinas, jardins, garagens, acessos diretos às unidades ou antigos claustros. Estavam geralmente articulados às ruas que as circundavam e quando se passa ao uso massivo da quadra, principalmente a partir do último quartel do século XIX, adquirem um novo significado, cheio de fragilidades: pouca atração para os moradores, subutilização, degradação ou conflitos de uso entre diferentes residentes. Assim, o pátio interno é subjugado a um espaço de esterilidade, se bem cuidado, apenas aceita o caráter de depósito, tendo sido a sua vitalidade transferida para a rua.

Como que seguindo um caminho de dissolução, na metade do século XX, a quadra encontrou um padrão concorrente, uma imagem abstrata e absoluta, a ficção de um outro urbanismo (Panerai, Castex e Depaule; 2013). O avanço das tecnologias construtivas, principalmente o concreto armado e a planta livre, combinados com a necessidade de se reconstruir rapidamente muitas cidades destruídas pelas Grandes Guerras, surgem edifícios livres sobre o solo, envoltos em vegetação preservada, tudo articulado por vias de tráfego rápido e caminhos de pedestres.

O urbanismo modernista resultou num espaço novo e polêmico que não é mais que uma referência, um agrupamento de blocos concebidos isoladamente, sem qualquer referência à organização do tecido preexistente.

Assim, as cidades passam a ser vistas como uma maquete. Uma boa ideia, diriam, que leva à transformação completa no estilo de vida dos habitantes, principalmente nas periferias.

Figura 25 - Detalhes da maquete do *Plano Macià* para Barcelona.²²



Fonte: Maquete executada por Josep Lluís Sert, Le Corbusier e outros, em 1934, em exposição na ETSA – Universitat Politècnica de Barcelona. Fotos do autor (2018)

Superadas as fases de entusiasmo e posterior descrédito da quadra modernista, pergunta-se: que ganho houve na história da cidade nessa explosão da quadra? Vejamos Brasília: criticada por autores de A Z, de Holston a Frampton, esse último, em visita a cidade em 2010, avalia positivamente a atmosfera prazerosa das superquadras. Atmosfera obtida de um lado, pela impositiva manutenção do caráter parque e por outro, por bem-vindas flexibilizações (Holanda, 2013).

²² Na imagem 1, acima e à direita o *Eixample*, à esquerda os blocos; abaixo, o castelo de *Montjuïc* e a *Ciutat Vella*. Na imagem 2, os dois padrões de quadras lado a lado, separadas pelo que seria hoje a *Carrer de Tarragona*

Segundo Christian Portzamparc (1997), a evolução da cidade ocorre em três fases distintas: na primeira fase, o desenvolvimento urbano é caracterizado pela criação de espaços abertos, como praças, através da demarcação de caminhos pelo homem. Na segunda fase, a estrutura da cidade não é mais definida pelos espaços vazios públicos, mas sim pela introdução de elementos edificados contínuos. Na terceira fase, ocorre uma transformação significativa, onde partes da cidade são preservadas em diferentes graus, enquanto novas concentrações urbanas surgem, muitas vezes desconectadas umas das outras, indicando uma nova dinâmica na relação entre espaço e tempo.

Nessa cidade, já não cabe a mesma quadra que outrora definiu a repartição do cheio e do vazio, surgindo a quadra aberta, que encapsula em uma única configuração a herança das duas primeiras eras. A quadra aberta possibilita a recriação da rua: visível e, ao mesmo tempo, realçada por aberturas e pela entrada de luz solar. Os elementos arquitetônicos permanecem independentes, mas estão conectados por regras que determinam espaços vazios e alinhamentos parciais. Dessa forma, formas individuais e coletivas coexistem harmoniosamente (Portzamparc, 1997).

A experiência foi encampada pelo próprio Portzamparc em seu *Les Hautes Formes*, uma quadra aberta localizada no 13º arrondissement de Paris; conjunto habitacional resultante de uma intervenção em um beco sem saída, espaço vazio definido entre os edifícios da cidade consolidada, com espaços que tentam recuperar dos pátios internos da cidade tradicional, o caráter semipúblico e semiprivado (Figueroa, 2006). Entretanto, curiosamente, tanta liberdade parece ter incomodado os moradores, pelo que se observa atualmente, diante da colocação de grades a encerrar seu caráter aberto e zerar por completo os níveis de copresença.

Figura 26 - Vista do Les Hautes Forms a partir da Rue Nationale

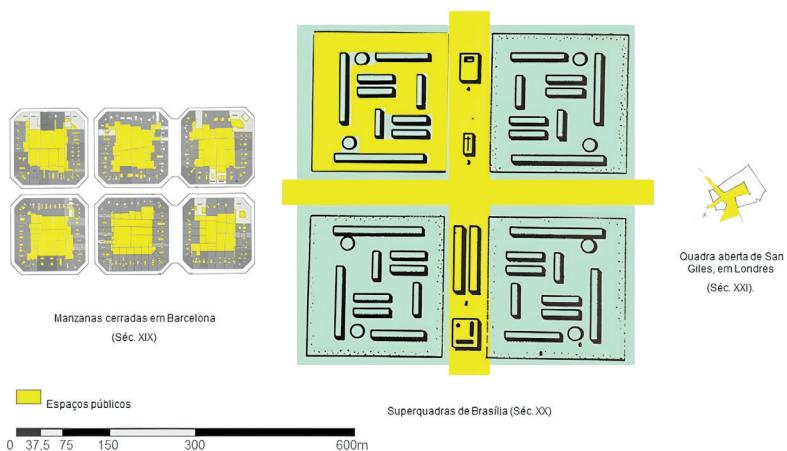


Fonte: Google StreetView, captura de imagem 2017.

Por fim, em 2010, os escritórios Fletcher Priest Architects e Renzo Piano Building Workshop apresentam um outro padrão, a chamada quadra semiaberta, *no San Giles Court*, pelo menos até aqui, livre de grandes ou muros.

O que permanece nos exemplos apresentados? Fechadas, abertas ou semiabertas e a importância da quadra como componente morfológico da cidade, passível de reprodução ao sabor das ideologias e pensamentos de ocasião.

Figura 27 - A dissolução da quadra ao longo dos três últimos séculos, em escala.



Fonte: Lamas (2014), adaptados e croqui do Autor (2018),

Rupturas

Rupturas são grandes infraestruturas técnicas construídas ao longo dos tempos (esgotos, metrô, rodovias, vias férreas, canais, reservatórios, pontes, dentre outras), enterradas ou incorporadas à massa edificada, que criam efeitos de separação na cidade. Essa separação advém de confrontações não negociadas, persistindo como fragmentos a condicionar a forma urbana (Panerai, 2006).

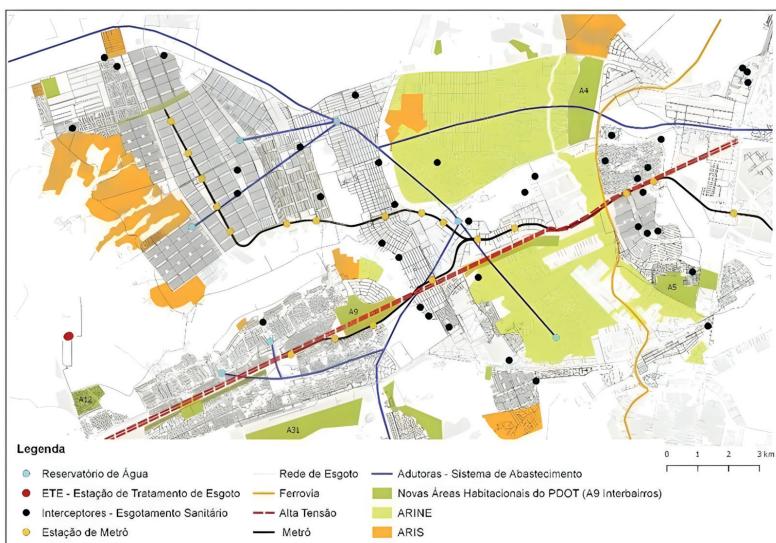
Figura 28 - Infraestruturas como rupturas na cidade: A - linha de alta tensão, B - trincheiras e C - pátios de manutenção do Metrô/DF, Brasília.



Fonte: Google Imagens, 2018. Adaptado pelo Autor.

Sua importância está em se comportarem como redes independentes que se cruzam, estabelecendo um tecido próprio, com características morfológicas distintas (Kropf, 2017), indispensáveis de se analisar e compreender, pois, assim, como os demais, são elementos úteis à análise morfológica e à compreensão do fenômeno urbano (Gomes; Bitencourt, 2020). Por exemplo, sobrepor camadas de tecido urbano e a infraestrutura pode ser um caminho para identificar os pontos de contato e as associações, permitindo que atuem juntas no planejamento da forma das cidades, para além da simples verificação de demandas e ofertas de serviços públicos.

Figura 29 - Cidade e infraestruturas: sobreposição de tecidos



Fonte: Executado por Rayssa Freitag (2018).

Abordagem Perceptiva

Nessa abordagem, a forma urbana é compreendida a partir dos diferentes tipos de percepção e visão serial do cenário. Utilizam-se de termos como "imagem da cidade", "paisagem urbana", "padrões" e "camadas" para identificar um conjunto heterogêneo de abordagens na investigação, interpretação e projeto da forma urbana. O faz complementando os métodos morfológicos tradicionais, incorporando a percepção do ambiente construído experimentado diretamente pelo observador. Isso se traduz na experiência direta e no relacionamento com os lugares e nas soluções de desenho (Kropf, 2017).

A percepção é o relacionamento subjacente básico entre os seres humanos e o ambiente construído, sendo através do *feedback* da percepção de que somos capazes de interagir com sucesso com o nosso ambiente.

te e se necessário se adaptar a ele Kropf (2017). Ela inclui uma gama de reações sensoriais humanas e associações decorrentes da experiência de estar em um lugar: visão, som, odores, toque, além de memórias, interpretações, inferências e julgamentos, resultando em significados e valores diferentes para o espaço atribuídos a cada grupo diferente. Isso, em certa medida, implica informações adicionais que representam a riqueza da experiência urbana e não podem ser desprezadas pelo planejamento. Além disso, elimina a preponderância das visões de plantas, desenhos e mapas e a forma parece ter mais que três dimensões, criando-se uma imagem completa da cidade.

Também para Allain (2004), a análise e o planejamento das cidades também deve considerar a percepção, destacando a importância de dividir o percurso urbano em sequências que correspondem às diferentes mudanças no campo visual, até para tornar esses percurso confortáveis e envolventes. O autor enfatiza que a intervenção na morfologia de um bairro deve considerar essas mudanças para revelar efeitos específicos, identificar as intenções por trás do tecido urbano, preservá-las, reconstruí-las ou até mesmo eliminá-las, se necessário.

Gordon Cullen (1914-1994) trilhou esse caminho ao defender que a cidade proporciona formas particulares de paisagem, a cada local em que se passa. Trata-se de um contínuo de edifícios e espaços públicos estreitamente vinculados entre si, uma visão serial por meio da apropriação em movimento, confrontada à apropriação estática, que permite que a cada novo quadro, criado por nossa percepção sensorial, crie-se uma paisagem urbana exclusiva emotivamente impactante e promove a compreensão da cidade (Cullen, 2006; Oliveira, 2011; 2013; Larkham, 2006). Ainda hoje, segundo Kropf (2017), o método permanece válido e robusto quando aplicado a uma ampla variedade de formas e circunstâncias.

Na mesma linha de pensamento, os trabalhos de Christopher Ale-

xander (1936-2022) também são relevantes. Em seu artigo clássico, "A cidade não é uma árvore" (Alexander, 2006), originalmente publicado em 1979, o autor critica a segregação de fluxos e usos urbanos. Ele contrasta sua concepção de "cidade viva" com aquelas que considera "cidades desertas", rejeitando padrões hierárquicos semelhantes aos encontrados em árvores na concepção urbana. Alexander utiliza o exemplo de Sun City, um projeto de comunidade para idosos no Arizona, para ilustrar sua crítica. Ele descreve Sun City como "um exemplo sombrio e ameaçador de dissociação urbana abrangente e irrestrita", destacando a segregação dos idosos do resto da vida urbana (Alexander, 2006:25). Também destaca outros aspectos indesejáveis nos modelos do urbanismo moderno, entre eles a separação dos fluxos, a segregação dos usos, diretamente articulados à diversidade urbana necessária à vitalidade urbana.

Em outra obra, Alexander e colaboradores (2013) ressaltam que a sociedade está em constante mudança, mas é regida por programas implícitos em sua estrutura e princípios de agregação (Argan, 2005), conhecidos como padrões (*patterns*). As teorias de Alexander abordam o ambiente construído como uma extensão da natureza, interagindo com as forças do mundo real. Nessa obra, chamada "Uma Linguagem de Padrões" (Alexander et al., 2013) e em "New Theory of Urban Design" (Alexander et al., 1987), o autor apresenta seus métodos, incluindo um projeto hipotético para redesenhar São Francisco. Nesse contexto, qualquer elemento, desde um aspirador de pó até um ambiente para um milhão de pessoas, pode ser projetado, pois em todos os casos, existem problemas que requerem soluções racionais (Veloso; Pratschke, 2013).

Contudo o que se quer aqui destacar são os padrões, objetos culturais, fenômenos de origem humana como consequência de um certo número de indivíduos atuando de forma semelhante (Allain, 2004). Para tanto, segundo Kropf (2017) combinam elementos simples para fazer artefatos complexos, que por sua vez foram combinados para formar tipos

cada vez mais complexos. Na verdade, se tratam de soluções físicas ao nível mais genérico possível.

No livro "Uma Linguagem de Padrões", Alexander et al. (2013) descrevem 253 deles, que abrangem desde escalas mais amplas até as diminutas. Esses padrões atuam como um "mapa-base", facilitando a composição de "cidades vivas" que são mais que um somatório de peças soltas. No caso das escalas amplas, existem 94 padrões macro, em que há três aspectos a considerar: i) são estruturas principais que definem a cidade; ii) são lugares fisicamente identificáveis e; iii) geram comunidades conectadas entre si. Elas estão indicadas na sequência, identificados por numeração original, conforme a obra:

- Soluções com políticas de demarcação dos limites das cidades:
 1. REGIÕES INDEPENDENTES;
 8. MOSAICO DE SUBCULTURAS;
 9. LOCAIS DE TRABALHO BEM DISTRIBUÍDOS;
 13. LIMITES E COSTURAS ENTRE SUBCULTURAS;
 14. BAIRRO IDENTIFICÁVEL.
- Soluções que conectem as comunidades entre si e promovam o desenvolvimento de redes:
 16. DE TRANSPORTE PÚBLICO;
 17. RODOANÉIS;
 19. REDE DE COMÉRCIO E SERVIÇOS;
- Estímulo à formação de assentamentos na forma de novas

centralidades, pela criação de:

28. NÚCLEOS EXCÊNTRICOS;
29. ANÉIS DE DENSIDADE;
30. NÓS DE ATIVIDADE;
31. PROMENADE;
32. RUAS DE COMÉRCIO PARA PEDESTRES;
34. TERMINAIS INTERMODAIS.

- Em torno dos novos assentamentos, proporcionar condições para o desenvolvimento da habitação baseados com as seguintes características:

35. DIVERSIDADE DE DOMICÍLIOS;
36. GRADIENTE DE PRIVACIDADE NO ARRANJO DO CONJUNTO;
- Nas proximidades, se possível dentro ou ao redor das novas áreas habitacionais, instalação:
 41. CONJUNTO DE LOCAIS DE TRABALHO;
 42. CINTURÃO INDUSTRIAL;
 46. MERCADO DE DIVERSAS LOJAS.

Já para padrões micro, ou seja, em mais escalas reduzidas como tecidos e bairros, cabe destacar que assim como os demais, servem de “mapa-base” a partir do qual pode-se promover uma linguagem pessoal, a partir da escolha daqueles mais apropriados. São eles:

- Criação de espaços integrados, atrativos e permeáveis, que

de proporcionem reuniões da comunidade, sem descuidar da privacidade das pessoas:

48. INSERÇÃO DE MORADIAS EM ÁREAS REMANESCENTE;
67. ESPAÇOS PARA BRINCAR CONECTADOS;
81. PEQUENOS CENTROS DE SERVIÇO SEM BUROCRACIA;
82. CONEXÕES ENTRE ESCRITÓRIOS;
98. NÍVEIS LEGÍVEL DE CIRCULAÇÃO;
100. RUAS DE PEDESTRES;
101. RUAS INTERNAS;
102. CAFÉ COM MESAS NA CALÇADA;
103. ESTACIONAMENTOS PEQUENOS;
105. ORIENTAÇÃO SOLAR PARA O ESPAÇO INTERNO;
106. ESPAÇO EXTERNO POSITIVO;
108. EDIFICAÇÕES CONECTADAS ENTRE SI;
114. HIERARQUIA DOS ESPAÇOS ABERTO;
115. PÁTIOS INTERNOS CHEIOS DE VIDA;
125. BOLSÕES DE ATIVIDADE

Contudo, o pensamento mais difundido da abordagem percep-tiva coube a Kevin Lynch (1918-1984), principalmente no âmbito do

Massachusetts Institute of Technology (MIT), onde realizou seus principais estudos sobre percepção urbana e design de cidades.

Em suas análises, ele observa que a disposição do espaço influencia os movimentos de pessoas, mercadorias e informações, e que as características físicas desses movimentos afetam as ações de maneira significativa, abrangendo áreas, estruturas, rotas, ambientes e elementos físicos (Kropf, 2009). Para Argan (2005), Lynch é reconhecido por sua identificação e análise do significado psicológico do ambiente urbano, especialmente dos elementos que o constituem, sendo sua interpretação da realidade ainda hoje atraente e incontestável.

Nesse sentido, há outros dois conceitos caros à abordagem perceptiva da cidade: a legibilidade, que é a “facilidade com que cada uma das partes pode ser reconhecida e organizada em um padrão coerente” e a imageabilidade, a “qualidade de um objeto físico que lhe dá uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador”. Isso se relaciona com características como forma, cor ou disposição que tornam mais fácil a criação de imagens mentais do ambiente, as quais são distintamente identificáveis, bem “estruturadas e bastante úteis” (Lynch, 1960, p.2-9). Ambos são tratados em “A imagem da cidade”, de 1960, onde o autor elabora um código pragmático e robusto composto por cinco elementos, responsáveis por espaço urbano imageável, conforme destaca Vázquez (2016):

- Caminhos (*paths*) são canais que direcionam o movimento na cidade;
- Barreiras ou limites (*edges*): são linhas de fronteira que limitam a percepção e a continuidade dos tecidos, podendo também direcioná-los, por exemplo: um grande corpo d’água, uma montanha, um vale criando identidades singulares na cidade;

- Bairros (*districts*): áreas com caráter distinto ou identidade própria;
- Nós (*nodes*): pontos focais, convergência, concentração de funções ou cruzamento;
- Marcos (*landmarks*): elementos destacados, distintos ou significativos em relação ao ambiente, pontos de referência que estabelecem um contraste local com os elementos mais próximos.

A tarefa da análise da imagem da cidade proposta é, portanto, identificar esses elementos dentro de uma área através de exercícios e análise de mapeamento mental com pessoas da área ou por inferência das definições, através de mapas e pesquisas de campo. Uma das importantes conclusões de Lynch é que todos esses elementos são mais eficazes quando combinados ao longo de um caminho, referência axial central, em que há uma sequência de referências laterais. Tempo e movimento, portanto, tornam-se dimensões essenciais da imagem da cidade (Kropf, 2017). Kevin Lynch também defende uma almejada boa forma da cidade que será detalhada no capítulo 4.

Modelos de Cidades

Uma oportuna catalogação das cidades europeias, produzida por Carvalho (2013), os modelos de cidade, no que trata da forma, apresentam amostras de ocupação, que ao longo do tempo vêm se repetindo, não de maneira isolada, pelo contrário, justapondo-se no decorrer da evolução do fenômeno urbano.

São formas urbanas identificadas pelo autor, que propõe uma síntese de cinco tipos presentes no território: orgânica, clássica, jardim, modernista e urbano-campestre. Ele ressalta a importância de aprender com cada uma dessas formas, concluindo que todas são relevantes no

contexto atual. Em vez de escolher entre elas, ou mesmo de se criar uma nova forma, o autor enfatiza a necessidade de respeitá-las e saber aproveitá-las adequadamente (Carvalho, 2013, p.203).

O primeiro modelo, o modelo orgânico é reconhecido pela coerência, harmonia e valor patrimonial, com espaços públicos reduzidos, subsistindo, muitas vezes, problemas de iluminação e ventilação, problemas de habitabilidade e espaço insuficiente, sendo na maioria dos casos, totalmente incompatível com o uso do automóvel.

O modelo clássico, ao contrário, possui um contínuo regular de ruas e fachadas, muitas vezes mais largas, onde a carência de espaço público não é tão acentuada, mas ainda assim com dificuldades em abrigar o automóvel.

O modelo jardim pode ser visto como excessivamente monofuncional por apenas abrigar habitações. É por esse mesmo motivo, bastante procurado como oásis de sossego, individualidade e segurança e também criticado quando se vê multiplicado nos arredores dos centros tradicionais e onde mais haja espaço disponível.

O modelo modernista, produzido essencialmente para os deslocamentos em automóveis particulares, possui torres isoladas, resultado da desestruturação da rua tradicional e sua substituição pela vida ao ar livre, sob esses blocos, se articulando às vias de trânsito rápido, grandes unidades comerciais e de serviços.

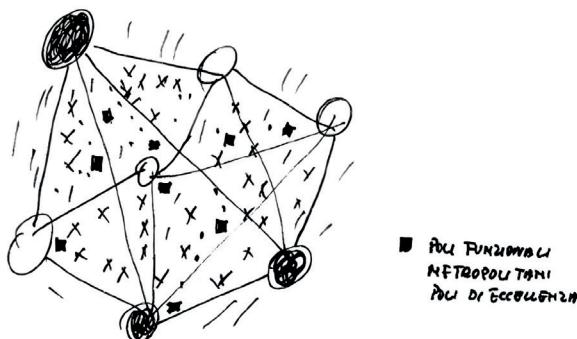
Por último, o modelo urbano-campestre surge como uma fusão entre áreas urbanas e rurais que se desenvolve nos arredores das antigas cidades contínuas. Ele se caracteriza pela predominância de moradias unifamiliares dispersas e isoladas, juntamente com a preservação de áreas agrícolas e florestais, sendo muitas vezes referido como "turbano". Sua origem evoca a *Broadacre City* de Frank Lloyd Wright (1867-1959),

projeto de 1929: um híbrido urbano-rural, em que todas as construções se espalham pela paisagem. Diferem-se do modelo jardim na densidade e, em muitas cidades, na configuração de uma reserva estratégica de terras para o fenômeno da dispersão.

Contudo, há algo novo nesse mosaico, e está relacionado às descontinuidades no território, gerando um sexto modelo, o arquipélago metropolitano, reconhecido por Indovina (2003). Trata-se da fase mais evoluída do chamado fenômeno da urbanização difusa; de uma mescla de espaços em que se concentram e se dispersam simultaneamente as diversas ilhas de atividades, com aliás, Sposito e Góes (2013) acrescentariam.

Fruto da dispersão e da periferização, que são quase tão antigas quanto a cidade (Carvalho, 2003), o modelo vai além da cidade dispersa, sendo um vasto assentamento formado por inúmeros núcleos estruturados, com funções distintas, mas não necessariamente polarizados por um deles, com hierarquia interna fraca, porém complexa. Tudo está equipado com uma malha a conectar uns com os outros para possibilitar a produção articulada, localização de empresas de diferentes portes e inúmeros movimentos pendulares de parte a parte.

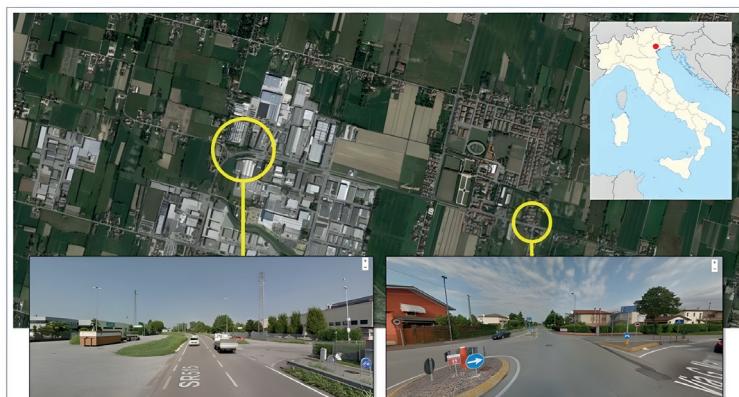
Figura 2 - A forma Urbana e seus aspectos materiais e imateriais



Fonte: Croqui do Autor (2017)

Ao percorrer-se o extenso emaranhado de pequenas estradas na região do Vêneto, na porção nordeste da Itália, é possível observar o quanto a descrição de Indovina (2003) já é uma realidade. Cidades como Mestre, Treviso, Padova, Verona e Vicenza estão em meio a assentamentos intensamente conectados entre si, tendo Veneza mais como uma referência simbólica que um polo efetivo.

Figura 31 - Urbanização dispersa na Comuna de Santa Maria di Sala, na Região do Vêneto.



Fonte: Google Earth e Google Street View, captura de imagem 2010.

Ali, atuam, concomitantemente, três tipos de fenômenos, em função das escalas, que tomamos de Southworth e Owens (1993):

- A fragmentação, que numa escala mais ampla, do território, geram uma configuração policêntrica de urbanização;
- A difusão, nas escalas intermediárias, pela adoção constante do zoneamento monofuncional, requerem o aumento contínuo de áreas para automóveis (circulação e estacionamento), uma vez que as partes estão geralmente isoladas; e

- A separação, agora já na escala do bairro, num aparente processo contraditório, leva a integração de áreas em função de usos praticados e classes sociais, por conseguinte isolando-as das demais, um fenômeno espacial diretamente relacionado à divisão social acentuada que destacamos no capítulo 2.

Cada vez mais, observamos o surgimento de áreas urbanas que se estendem para além de seus centros, espalhando padrões de crescimento urbano que dispersam a população, enquanto concentram riqueza e pobreza em áreas distintas e intensificam os serviços em seus núcleos centrais (Bitencourt; Gomes; Ribeiro, 2018). Essa tendência é uma das características marcantes da cidade contemporânea. No contexto brasileiro, essa realidade é agravada, transformando nossas cidades em verdadeiros cenários de segregação socioeconómica e espacial: os mais privilegiados se encontram próximos aos locais valorizados, enquanto os menos favorecidos são excluídos do acesso à terra, habitação, educação e empregos, resultando em periferização espacial e social (Paviani, 1989).

Eis outra evidência da fragilidade de nosso sistema de planejamento, que cria um quadro com cores ainda mais fortes frente ao paradigma da liquidez (Bauman, 2001).

4 – A BOA FORMA DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

“Todos sabemos o que é uma boa cidade. A única questão seria a colocar é como atingi-la” (Lynch, 1981, p.6, tradução nossa).

Como discutido anteriormente, adotamos um conceito de forma que é o conjunto de atributos físicos espaciais e não espaciais, fruto das relações sociais estabelecidas e da evolução histórica. Utilizado por Lynch (2018), a boa forma será aqui entendida como justa e adequada, refletindo o que toda cidade no nosso tempo deve ser se deseja melhorar seu funcionamento do ponto de vista dos usuários.

Talen e Ellis (2002) entendem no mesmo sentido, que se trata da busca pela excelência, qualidade e beleza no ambiente construído. Seguindo adiante, podemos utilizá-la como um guia para lidar com os desafios da cidade contemporânea e como o nome de uma teoria que vai conectar forma e planejamento.

As dimensões da teoria perceptiva de Kevin Lynch

Em trabalho original de 1981, a Boa forma da cidade, Kevin Lynch indica aspectos a se considerar em planejamento: primeiro existem regularidades inertes como o conforto ambiental e a ergonomia. Segundo, deve-se considerar instituições sociais e atitudes mentais de cada grupo de usuários; e por último, podem ser feitas generalizações, que com o devido cuidado, são imprescindíveis, desde que “analisados numa cadeia de pressupostos razoáveis” (Lynch, 2018, p.112). Essas 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, p.111).

O autor também utiliza o termo *performance dimensions*, ou simplesmente dimensões, como chamaremos aqui para se referir a essas generalizações do espaço urbanizado, sendo elas:²³ vitalidade, sentido, adequação, acesso e controle, abrangendo as principais qualidades da cidade, acrescidas de dois metacritérios: eficiência e justiça. As duas últimas se distinguem das dimensões, não tendo significado independente, mas envolvidos com cada uma delas, subdimensões repetitivas, acrescentando-lhes aspectos de custo e benefício. É com base nesse quadro, que constrói sua teoria geral, “alternativa às normas dogmáticas que habitualmente orientam as discussões acerca do que é bom nas cidades” (Lynch, 2018, p.107).

Nesse objetivo, para o autor ou no nosso caso, o que se procura é planejar o espaço urbano sob tais dimensões, pretendendo fazê-lo “aberto: acessível, descentralizado, diversificado, adaptável e tolerante à experiência” (Lynch, 2018, p.116).

i. Vitalidade (*vitality*)

Esta dimensão está 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 como tudo isso pode ter consequências na organização temporal de nossas atividades. Se as preocupações aqui se concentram na saúde e no funcionamento biológico, não apenas no conforto, essa dimensão da forma urbana deve facilitar o desenvolvimento das atividades humanas, protegendo a saúde das pessoas e tornando a cidade um ambiente essencial e propício para a vida (Lynch, 2018).

²³ No original: *vitality, sense, fit, access, control, efficiency, justice* (Lynch, 1981).

Figura 32 - Espaços verdes e cenários a encorajar o uso ativo do corpo são sinônimos de vitalidade: miradouro das virtudes no Porto e Ciclovia em Loranca, na Espanha



Fonte: Fotos do autor (2020)

ii. Sentido (*sense*)

A clareza de compreensão ou identificação de uma cidade e a maneira como seus elementos estão relacionados a eventos não espaciais é o que define a dimensão sentido. Essa dimensão é aquela que mais varia com a capacidade dos observadores em perceber a cidade e essa percepção é um ato criativo, não uma recepção passiva, mas uma visão exploratória, construtivista. Aqui, as perguntas que se pode fazer são: a cidade faz sentido? É possível diferenciá-la de algum outro local? Se sim, e principalmente se há elementos de forma, edifícios, parques, tipologias, obras de arte, praças e recantos, que garantam identidade, congruência e legibilidade, então há uma cidade sensata. Existe aqui uma convergência em relação à “Imagem da Cidade” (Lynch, 1960). Assim como a “Boa Forma da Cidade”, aquela obra motivou uma mudança de paradigma na maneira de se analisar e projetar a cidade, propondo um método de trabalho baseado na percepção humana, sutil, complexa e aberta (Vázquez, 2006).

Contudo, em “Boa Forma da Cidade”, busca “elementos definíveis” em vez de definidos. Busca as “ligações complexas” com alguma “liberdade de camuflagem”, afinal, não vivemos e nem queremos viver “num aquário de peixes dourados” (Lynch, 2018, p.138).

O autor também destaca ali que é possível aumentar o sentido atuando no sistema viário, por exemplo, tornando os cruzamentos inteligíveis, criando sequências vívidas ao longo de percursos importantes, criando referências visíveis e audíveis em pontos estratégicos, explorando características naturais ou simplesmente valorizando e conservando o patrimônio existente.

iii. Adequação (*fit*)

A adequação refere-se à forma como o arranjo espacial se alinha com o comportamento típico dos residentes, ou seja, à harmonia entre a ação e a configuração física. Mas não se trata de uma correlação quantitativa, níveis, índices dentre outros, “o teste fundamental reside na adequação comportamental” (Lynch, 2018, p.146). Assim, 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. Qualidades espaciais devem estar ajustadas a comportamentos, havendo sempre espaço para a flexibilidade, manobra e para as surpresas criativas.

Retornamos, assim, à importância da flexibilidade, da diversidade e da adaptabilidade de usos e funções urbanas, sem causar instabilidade ou conflito, mas sim estabelecendo diretrizes claras para a liberdade de ação, visto que a estabilidade dos ambientes é um elemento essencial para sua boa adequação. Um local duradouro estabiliza as expectativas de ação, reduzindo a incerteza e os conflitos. Um bom exemplo de adequação são as quadras e malhas indicadas no capítulo 3. Sua estabilidade, garantia de ordem e harmonia, usada desde a antiguidade e consagrada no século XIX, contrasta com a flexibilidade que permite variações de altura, largura, afastamentos, usos e ocupações diversas, dentro e fora do recorte que é feito. Além disso, podem ser agrupadas em conjuntos maiores, suprimidas para abrigar parques ou edifícios inteiros, sem que se altere o padrão de quadrícula fluida, racional e principalmente reproduzível.

iv. Acesso (*access*)

Trata-se de um dos atributos mais valorizados da teoria, sendo essencialmente uma vantagem fundamental das cidades permitir que se alcance de maneira muito mais direta as funções, serviços e símbolos ali disponíveis.

O acesso pode estar relacionado a pessoas e vinculado às suas capacidades de movimentação: crianças, idosos, deficientes e pessoas pobres, por exemplo, veem suas vidas cerceadas completamente pela capacidade de acesso que possuem. Pode também estar relacionado a distribuição de recursos materiais, havendo aqui dois tipos: os produtos para consumo (alimentação, roupas, eletrodomésticos, etc) ou os insumos, utilizados para a produção dos primeiros (água, energia, gás, internet). Ambos, segundo Lynch (2018), se utilizam de redes de abastecimento secreto, cuja dependência costuma ser vital.

Existe também o acesso aos serviços fundamentais para as atividades humanas: escolas, hospitais e serviços públicos, por exemplo. Há o acesso à informação, requisito da sociedade pós-moderna, incluídas as notícias, mas também a busca por informações junto a grupos específicos, vizinhos, colegas de trabalho e de escola, informações oficiais, havendo aqui um sombreamento em relação ao acesso às pessoas. Aqui, os aplicativos de mensagens automáticas podem ser vistas tanto como benéficas quanto prejudiciais, especialmente ao se considerar o problema das notícias falsas. De acordo com Lynch (2018, p.189), tais formas de comunicação não conseguem replicar as conversas mais inquietantes e, adicionalmente, parecem encorajar a busca por novas viagens e interações físicas"

Por fim, Lynch (2018) destaca outro tipo de acesso, o acesso a determinadas paisagens específicas e suas qualidades sensoriais, seu significado simbólico ou às oportunidades que oferecem. É essa necessidade de

acesso, por exemplo, que leva pessoas a se transferirem para as periferias rurais ou mesmo a condomínios fechados, onde encontram abrigo à paranoia da segurança. Tudo isso se faz a partir dos sistemas de transportes, do sistema viário, ciclovias, calçadas, trilhas, canais, becos, vielas, dentre outros, com empreendimentos e agentes os utilizando para definirem suas localizações.

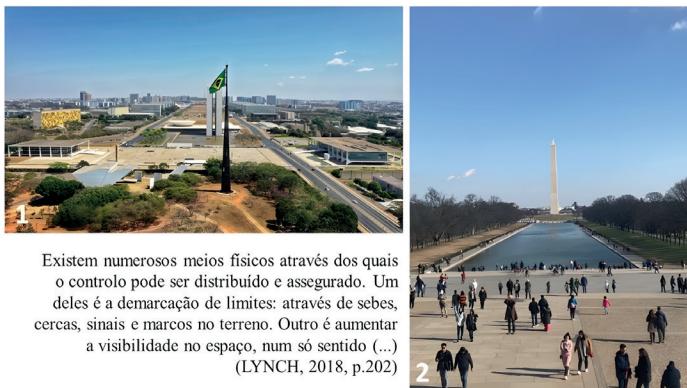
v. Controle (*control*)

Essencial ao planejamento físico das cidades, uma vez que não se pode prescindir da regulamentação do espaço. O controle pode ser explícito ou formal, através de códigos estabelecidos, ou de maneira implícita, informal e até ilegítima, como é o caso de gangues e milícias. Esse controle pode variar em sua eficácia, sendo contínuo, temporário ou recorrente (Lynch, 2018).

No ambiente urbano, o controle sobre a propriedade é comumente entendido como a posse clara e permanente de uma área, protegida por lei ou contrato e passível de transferência. Embora às vezes possa ser considerado prejudicial, no contexto urbano, o controle não deve negar a todos as oportunidades usufruídas pelos proprietários.

Ele é alcançado não apenas através da demarcação de limites, mas também controlando a visibilidade, o acesso e os símbolos, como a sinalização e a monumentalidade. Além disso, em níveis mais amplos de planejamento urbano, o controle é alcançado por meio de zoneamento, regulamentos de uso do solo e limites territoriais, como meios de se obter controle.

Figura 33 - Espaços de exceção como controle: 1, Praça dos Três Poderes e Esplanada dos Ministérios, Brasília/DF; 2, *The Mall*, Washington/DC



Existem numerosos meios físicos através dos quais o controlo pode ser distribuído e assegurado. Um deles é a demarcação de limites: através de sebes, cercas, sinais e marcos no terreno. Outro é aumentar a visibilidade no espaço, num só sentido (...) (LYNCH, 2018, p.202)

Fotos: Breno Fortes (2019) e Cristine Autran (2019)

Figura 34 - Leganés, periferia sul de Madrid; A disposição dos edifícios controla espaço público, semipúblico, privado e os usos.



Fonte: Fotos do Autor.

vi. Eficiência e Justiça (*efficiency and justice*)

Os meta critérios da teoria de Lynch analisam os custos e benefícios da criação e manutenção dos espaços e sua distribuição, sendo essenciais para determinação dos padrões de necessidade e igualdade.

A eficácia de uma solução só pode ser avaliada quando os custos e benefícios permanecem equilibrados. Por isso, uma teoria sobre a forma urbana deve considerar como reduzir os custos, criando padrões mais econômicos e sustentáveis, que sejam facilmente compreensíveis, adaptáveis e que não desperdicem recursos.

Isso posto, a distribuição dessas soluções pelo conjunto das cidades tende a ser desigual e todos sabem o quanto se está longe de atingir o ideal de igualdade, mas segundo a teoria, é essencial indicar patamares e elementos mínimos necessários em busca de justiça. Entre outras, os planos devem responder e respeitar questões como: quanto de espaços verdes garantem a vitalidade? Como deve ser a adequada distribuição das áreas comerciais? Como se deve acessar as áreas de trabalho? E como tudo isso pode ser feito de forma atingir a maioria da população?

Por último, uma teoria de aplicação da forma no planejamento urbano deve incentivar os planejadores a aprender continuamente sobre a cidade, ser flexível para lidar com a diversidade e complexidade em todas as áreas e criar espaços conectados e abertos que promovam o desenvolvimento (Lynch, 2018).

O Programa das Nações Unidas e as Novas Cartas de Atenas

Os movimentos urbanísticos da segunda metade do século XX se preocuparam sobremaneira com a negação da cidade modernista, destacando outra forma de ocupação do território a partir de conceitos relacionados ao contexto pós-moderno. Contudo, não se observou um desenho conceitual de uma nova forma, dado que o suposto "fracasso" do modernismo pode ser mais atribuído ao seu uso inadequado do que aos seus princípios (Carvalho, 2003). Esse mesmo autor também sugere uma abordagem de relativização, destacando o que é realmente relevante em cada pensamento e descartando elementos que pareçam exagerados, simplistas ou utópicos.

Um exemplo é a especulação imobiliária, que se utilizou de objetivos generosos do pensamento modernista para fabricar habitações envoltas em pouca ou nenhuma urbanidade, o que definitivamente nunca foi um objetivo dos modernistas: uma “vontade de socialização, de transformação completa da natureza humana e da vida em sociedade”, um “condensador social gigante, (...) a suscitar novas formas urbanas” (Kopp, 1990, p.98-106). Fizeram isso, em resposta e aceitação das novas tecnologias, por meio do domesticado automóvel, do transatlântico, do arranha-céu, visando a reconstrução das cidades destruídas pelas guerras.

Entretanto, cabem sim críticas àquela forma de cidade proposta, principalmente a opção pela dispersão, mas não se pode negar que ela foi uma das mais importantes correntes a definir o espaço urbano descentralizado que conhecemos hoje, com erros e acertos. A obra da ativista Jane Jacobs (1916-2006), “Morte e Vida das Grandes Cidades Americanas”, publicada em 1961, recusa a dispersão produzida pelas cidades satélites, pelo zoneamento monofuncional e defende o retorno à cidade clássica, por meio de densidades elevadas e defesa da rua tradicional (Carvalho, 2003), isso por que, segundo a autora, as “cidades modernas são vazias e inseguras, cheias de áreas verdes inúteis” (Jacobs, 2014, p.371).

Nessa linha, reconhecendo-se a necessidade de ajustes, há duas referências importantes: as Diretrizes Internacionais para Planejamento Urbano e Territorial, (ONU-Habitat, 2013), editado pelo Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos e a Nova Carta de Atenas, do Conselho Europeu de Urbanistas (1998).

Segundo o documento das Nações Unidas, é necessário planejar e promover o desenvolvimento de regiões urbanas policêncicas, conectadas por meio da adequada organização de indústrias, serviços e instituições educacionais. Isso inclui o aumento da especialização, complementaridade, sinergias e economias de escala e de aglomeração entre cidades vizinhas e sua área rural circundante. Além disso, por meio do

planejamento urbano e territorial, pretende-se criar bairros com densidade adequada, seja por meio da revitalização ou de estratégias de extensão planejada, para promover economias de escala, reduzir a necessidade de deslocamentos e os custos na prestação de serviços, e viabilizar um sistema de transporte público mais econômico. Por fim, promove-se a criação de cidades compactas, o controle da dispersão urbana, o desenvolvimento de estratégias de densificação progressiva, a regulação do mercado de terras, a otimização do uso do espaço urbano, a redução de custos de infraestrutura e transporte, e a limitação do impacto das áreas urbanas (ONU-Habitat, 2013).

Assim, será preciso, utilizar o planejamento urbano e territorial como forma de identificar, revitalizar, proteger e produzir espaços públicos e verdes, ambientes construídos em decadência, fortalecendo a identidade social. Também, promover a integração e a inclusão por meio de acesso a todas as partes da cidade e, finalmente, reduzir o tempo de deslocamento residência-trabalho-serviços, promovendo o uso misto do solo e soluções de moradia acessíveis. Tudo isso, controlando a ação do mercado, estimulando a cooperação entre autoridades nacionais, locais e parceiros relevantes, profissionais de planejamento e associações, no sentido de fomentar o desenvolvimento econômico, a produtividade, a prosperidade, fortalecendo os vínculos entre o urbano e o rural, reduzindo riscos, ajustando disparidades socioespaciais para coesão e complementariedade das funções urbanas (ONU-Habitat, 2013).

Já o Conselho Europeu de Urbanistas²⁴, em documento consensual, amplo e interdisciplinar, elaborou em 1998 e revisou em 2003, uma

²⁴ Associações e institutos de urbanistas de países da União Europeia uniram-se no Conselho Europeu de Urbanistas, composto por representantes de Portugal, Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Holanda, Irlanda, Itália e Reino Unido. O grupo se reúne regularmente desde 1995 e no início de 1998 apresentou a redação da Nova Carta de Atenas, revista em 2003.

Nova Carta de Atenas, que embora não trate dos conflitos e contradições existentes no novo território urbano (Carvalho, 2013), define inicialmente, independentemente do vínculo com o trabalho, se público ou privado, o papel do urbanista no processo de mudança da cidade. Estes são profissionais responsáveis e com o papel único indispensável à prática do planejamento e gestão urbanos (Conselho Europeu De Urbanistas, 1998), a saber:

- identificação das necessidades atuais e futuras;
- propostas de políticas e planos de em todas as etapas da mudança;
- desenho das soluções;
- negociações com vistas à implantação;
- avaliação das soluções;
- assessoramento continuado, controle e ajustes conforme necessidades e oportunidades.

Sob o comando dos urbanistas, e sem considerar a importância de outros profissionais, submete as seguintes recomendações espaciais, muitas diametralmente opostas às Cartas de Atenas da primeira metade do século XX:

- cidade para todos, nacionais e estrangeiros, ricos e pobres;
- participação real, nos níveis mais elementares possíveis;
- estímulo ao contato entre as pessoas, através de uma rede de espaços públicos e desenvolvimento do sentido comunitário;
- continuidade no caráter homogêneo da cidade preservando

a identidade específica de cada cidade pela manutenção de seus elementos físicos tradicionais;

- uso das vantagens das novas tecnologias, quer seja para a prestação de serviços comunitários, participação ou comunicação;
- relevância dos aspectos ambientais e sustentáveis – conservação de recursos renováveis, respeito a biodiversidade, uso de energias limpas, redução de contaminação, redução do lixo, dentre outros;
- encorajamento de uma economia urbana de pequenos negócios;
- combate ao uso excessivo do automóvel, calamidade do quotidiano, e primazia do transporte público, de preferência o não contaminante;
- variedade e diversidade das características tipo-morfológicas e sociais na oferta habitacional, além da mistura funcional e abandono de zoneamentos rígidos;
- a busca da segurança e da salubridade.

A revisão de 2003 atualiza e retoma, em outro formato, as recomendações da carta anterior, agora, acrescentando a importância das equipes multidisciplinares, abrigando todas as disciplinas e *savoir-a-faire*, em busca do desenvolvimento sustentável de cidades coerentes, considerando-se suas várias escalas. De acordo com o documento, a Cidade Coerente abrange uma variedade de mecanismos de coerência e interligação que operam em diferentes escalas. Isso inclui elementos de coerência visual e material das construções, bem como os mecanismos de coerência entre as diferentes funções urbanas, as redes de infraestrutura e o uso das novas tecnologias de informação e comunicação (Conselho Europeu de Urbanistas, 2003).

Esses elementos seriam a coerência no tempo, que não é apenas a continuidade dos espaços construídos, mas da sua identidade; a coerência social com o envolvimento dos grupos, participação e representação, interações de gerações e apreço pelas riquezas multiculturais, além do equilíbrio de oportunidades de trabalho e na distribuição dos serviços; coerência econômica pela busca de sua identidade no tema e do reconhecimento de suas vantagens competitivas, além da identificação e desenvolvimento das redes de cidades, tirando partido da complementaridade; e por fim, a coerência ambiental a assegurar o uso sensato dos recursos disponíveis, proteção contra a poluição, eficiência energética e autossuficiência, tanto quanto possível (Conselho Europeu De Urbanistas, 2003).

Tanto no documento das Nações Unidas quanto nas Nova Cartas de Atena, a cidade contemporânea deve ser o fruto não só do plano, mas também de valores fundamentais e da negociação, buscando antes de tudo a sua construção social.

Por fim, ao reconhecer a necessidade de ajustes, com base na teoria descrita aqui, na busca por definir um padrão adequado que deve orientar a cidade contemporânea, é importante considerar que ela deve priorizar a mistura de usos, promover setores multifuncionais e garantir acesso direto e não motorizado às funções básicas do bairro. Além disso, o transporte integrado deve facilitar o acesso às áreas distantes, as práticas de preservação do legado histórico e ambiental, para garantir o que se costuma denominar sustentabilidade e promover a gestão participativa, dentre outros, todos dispostos ao longo da Teoria da Boa Forma da Cidade Contemporânea, que apresentaremos na sequência.

Os princípios da boa forma da cidade contemporânea

Um desafio para os urbanistas é encontrar maneiras de reintroduzir um forte senso de integração nos processos de desenvolvimento e expansão da cidade, ao mesmo tempo em que criam formas urbanas

evolutivas, adaptáveis e viáveis que possam se desenvolver e se transformar de acordo com as necessidades e preferências humanas (Southworth; Owens, 1993). Com base nas *performance dimensions*, descritas anteriormente e nos elementos indicados na descrição das abordagens morfológicas, propõe-se uma teoria para a cidade contemporânea, fundamentada em sete princípios:

1. Uso de densidades adequadas, buscando a compactação dos tecidos;
2. Criação de uma cidade com centralidades múltiplas;
3. Utilização de corredores urbanos para articulação das centralidades;
4. Desenvolvimento de estruturas verdes interconectadas;
5. Adoção de um zoneamento morfológico;
6. Diversidade e liberdade tipológica nos assentamentos;
7. Valorização da história da cidade para criação de sentimento de pertencimento e comunidade.

Tais princípios são pormenorizados na sequência, e embora sejam genéricos e adaptáveis, sempre que possível será feita a indicação de exemplos concretos.

Densidades adequadas

Os aspectos que vamos considerar sobre densidade são: seu conceito, os padrões que podem ser utilizados, as relações com a urbanidade, além de salvaguardas aplicáveis para as diversas configurações de densidade.

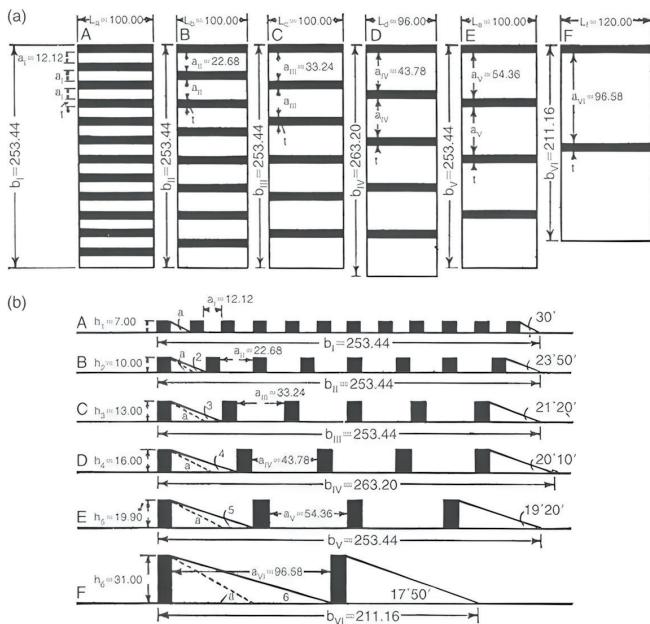
i. O conceito de densidade

Densidade é um conceito complexo. Em demografia ela é o resultado da divisão do número de habitantes pela área territorial. Em urbanismo, mantido o denominador, normalmente, o numerador da equação passa a ser o número de residências, indicando o que chamamos densidade habitacional.

Conforme observado por Cheng (2010), na percepção humana, não importa apenas a densidade física, mas também a interação entre indivíduos e o ambiente, e como as residências estão organizadas no espaço, o que também pode ter um impacto significativo.

Nesse sentido, cabe destacar a diferença entre os distintos significados de densidade como norma e atributo, como destacado por Berghauer Pont e Haupt (2009). Explicando, um plano pode indicar a construção de um grande bloco de apartamentos em meio a um parque, prescrevendo uma construção de alta densidade (norma). Em contrapartida, esses espaços mais abertos resultam em um padrão de baixa densidade para a cidade (atributo) pois, edificações de alta densidade em altura (A) não são garantia de densidades urbanas adequadas, inclusive promovendo a dispersão (F).

Figura 35 - Proposta de bloco habitacional 'Zielenbau', de Walter Gropius

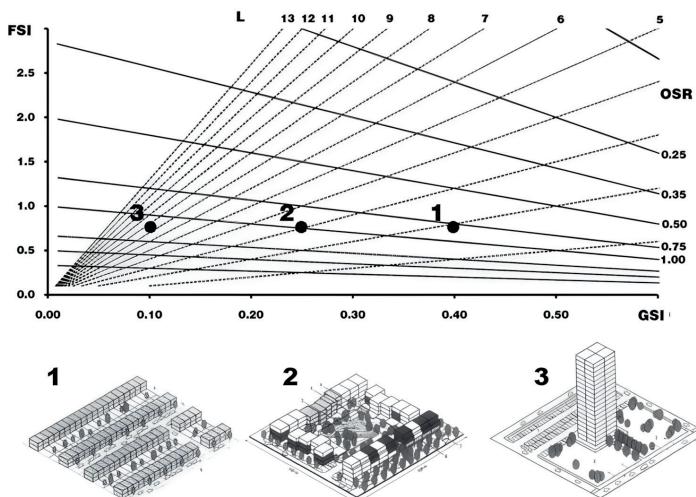


Fonte: Savvides e Vassiliades (2017)

Para tanto, Berghauser Pont e Haupt (2009) formulam outra definição de densidade e com isso ajudam a estabelecer uma relação efetiva com a forma urbana. Os autores utilizam uma intricada metodologia denominada *SpaceMatrix*, onde dividem o tradicional conceito de densidade urbana em quatro outros parâmetros: FSI-índice de aproveitamento, GSI-taxa de ocupação, N-densidade da rede e L-quantidade de pavimentos, representando-os por meio de um único gráfico, o *SpaceMate*. Observando-se a figura e o gráfico gerados por Van Nes et al (2012), é possível observar que nas situações 1, 2 e 3 o FSI (índice de aproveitamento) se mantém constante, enquanto variam o GSI (taxa de ocupação mais elevada em 1) e o L (número de pavimentos maior em 3), sendo a solu-

ção 2 a intermediária, indicando conformações absolutamente distintas, mas com a mesma densidade, 75 habitações por hectare (Van Nes et al, 2012:4). Ao que parece, a forma se impõe, pelo menos para criar espaços urbanisticamente agradáveis.

Figura 36 - Densidades calculadas com base em diferentes configurações espaciais.



Legenda: FSI/vertical = índice de aproveitamento, GSI/horizontal = Taxa de ocupação e L/obliquos = quantidade de pavimentos

Fonte: Adaptado de Van Nes; Berghauer Pont; Mashhoodi (2012).

Aqui reside o conceito de compacidade, que determina a proximidade entre as edificações e que devem incluir usos e funções urbanas estruturadas pelo espaço público. Esse sim um espaço de convivência, agregado à rede de equipamentos e espaços verdes que são eixos principais de vida social.

ii. Padrões de densidade

Nos planos contemporâneos, altas densidades e compacidade são

frequentemente apontadas como pré-requisitos para a urbanização adequada. Mas afinal, sobre que bases afirma-se que a densidade alta é melhor que a baixa?

Outra vez Berghauser Pont e Haupt (2009) justificam que tendências para compactação urbana têm sido almejadas durante as duas últimas décadas, gerando áreas urbanas com urbanidade, mesmo com densidades médias. Se em fins do século XIX e nas primeiras décadas do XX, a ameaça de agitação social e a insalubridade das grandes cidades tornou a descompactação uma necessidade aos olhos e pranchetas, no início do século XXI, a escassez e a necessidade de se controlar os desperdícios de energia, a superprodução imobiliária e mudanças climáticas nos levam a refletir sobre a necessidade da compactação; pelo menos ao nível de densidades médias, obviamente associados aos elementos de desenho, para que se concilie “pretensões quantitativas e qualitativas de densidade” e que assim se possa “fundir o planejamento e o design num urbanismo verdadeiro” (Berghauser Pont & Haupt, 2009:212). Áreas de baixa densidade, geralmente nas periferias, podem ser demandas de certas populações, mas é verdade também que são demandas ainda maiores de agentes imobiliários, isso devido principalmente ao baixo preço do solo no periférico.

No final do século XIX e no início do século XX, a necessidade de descompactar as grandes cidades era vista como essencial devido à ameaça de agitação social e à insalubridade. No entanto, no início do século XXI, a escassez de recursos energéticos, a superprodução imobiliária e as mudanças climáticas estão levando a uma reflexão sobre a importância da compactação, especialmente em termos de densidades médias. Isso requer uma abordagem que equilibre as demandas quantitativas e qualitativas de densidade, integrando planejamento e design para um urbanismo eficaz (Berghauser Pont; Haupt, 2009). Áreas de baixa densidade, muitas vezes encontradas nas periferias, podem atender às necessidades

de algumas populações, mas também são fortemente impulsionadas por interesses imobiliários devido ao baixo custo do solo nessas áreas.

Tratando-se então de valores, Jacobs (2014), defensoras de altas densidades, defendia que seriam necessárias mais de 175 habitações por hectare para se obter uma paisagem urbana vital e diversificada. Entretanto, diferentemente, esses valores variam de acordo com sociedades e contextos. No Reino Unido, por exemplo, 60 habitações por hectare líquido já é considerado alta densidade (TCPA, 2003 apud Cheng, 2010). Nos Estados Unidos, seriam 110 habitações por hectare líquido (Ellis, 2004) e em Israel, por outro lado, serão necessárias 290 habitações por hectare líquido para se ter um padrão de alta densidade (Churchman, 1999).

Já em Madrid, nas proposições do documento de revisão do *Plan General de ordenamento* (Ayuntamiento de Madrid, 2013), indica-se como alta densidade valores superiores a 120 habitações por hectare líquido e como desejáveis os valores médios compreendidos entre 70 e 120 habitações por hectare líquido.

Vamos considerar que valores médios, também defendidos por Lynch (2018), são capazes de diminuir custos, melhorar infraestrutura e serviços, promover compacidade, favorecer estilos de vida desejados, fortalecer comunidade e qualidade ambiental. Trata-se do mesmo entendimento de Alexander et al (2013), para quem as pessoas querem estar próximas de lojas e serviços quando buscam animação e conveniência, mas também querem distanciar-se, quando buscam tranquilidade, de modo que um equilíbrio deve determinar os valores da densidade.

Dessa maneira, mais que densidades elevadas é importante trabalhar com a ideia de densidades adequadas a cada caso, o que se pode obter pela distribuição das edificações pelo terreno, suas alturas e quantidades de espaços livres entre elas.

O Quadro a seguir que segue, apresenta o comparativo de valores de densidade adotados por governos, em alguns países do mundo:

Quadro 3 - Valores comparativos de densidade (habitações por hectare líquido)²⁵

País	Baixa	Média	Alta	Fonte
Reino Unido	<20	Entre 30 e 40	>60	TCPA (2003) apud Cheng (2010)
EUA	De 25 a 40	Entre 40 e 60	>110	Ellis (2004)
Israel	De 20 a 40	Entre 40 e 290	>290	Churchman (1999)
Espanha	De 40 a 70	Entre 70 e 120	>120	Ayuntamiento de madrid (2013)
Holanda	<10	Entre 10 e 100	>100	Van andel (1998) ; Churchman (1999)

Fonte: elaboração própria

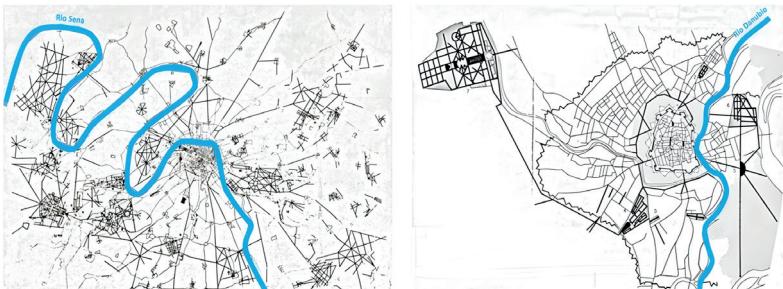
Assim, se não há consenso sobre os padrões de valores e considerando-se que a densidade depende da configuração, é importante considerar que o melhor desenho para a cidade é aquele cuja densidade determine a compactação, reduz a dispersão e a fragmentação e garanta melhores condições de urbanidade, reforçando a preocupação do seu caráter de atributo em detrimento da norma absoluta.

iii. Relações entre densidade e urbanidade

O fenômeno da dispersão, embora persistente na história da cidade, por se confundir com o próprio crescimento urbano, surge como o fenômeno que conhecemos hoje no mundo ocidental com as primeiras expansões das cidades barrocas, que trouxeram além do embelezamento, dispersão ao longo de grandes eixos viários.

²⁵ Os intervalos ausentes dizem respeito a classificações distintas em alguns estudos, como muito baixa ou média alta densidades, excluídas para permitir a comparação em três níveis apenas.

Figura 37 - Paris e Viena e a dispersão provocada pelo movimento barroco



Eixos viários de Paris na metade do Sec. XVIII. Ao centro a densa cidade medieval e no entorno as diversas periferias rurais, criadas pelo urbanismo barroco, entre elas, Versailles, à esquerda e abaixo.

Viena, no século XVIII: a cidade interna cercada por muros, uma faixa de baixa densidade, e as intervenções barrocas em destaque, entre elas, o Palácio de Schönbrunn, à esquerda ao alto

Fonte: Adaptado de Benevolo (2015)

Essa ideia ressoou em etapas posteriores com a criação de redes de ruas durante a Revolução Industrial, como exemplificado pelo projeto do Eixample de Barcelona. No século XX, os modelos de expansão modernistas aprofundaram o que hoje parece inevitável na cidade contemporânea: a transformação da terra em negócio e valorização contínua de terrenos vazios e dispersos, consequência entre outras, da especulação imobiliária, da infraestrutura em expansão, da demanda habitacional e de políticas de incentivo à ocupação periférica. Todos, de acordo com Paviani (1996), afetam o planejamento urbano e dificultam a distribuição justa de serviços urbanos essenciais.

E, se não há como eliminar a dispersão, tampouco há como deixá-la como está. A solução mais fácil seria a densificação, mas existem consequências, vantagens e desvantagens pela adoção de padrões muito elevados de densidade que precisam ser enumeradas.

Normalmente, os efeitos negativos incluem congestionamentos devido ao aumento no fluxo de veículos, poluição sonora e atmosférica,

fragmentação dos ecossistemas e redução da capacidade de absorção do solo. Além disso, há sobrecarga dos serviços públicos, aumento de custos imobiliários e violação do espaço pessoal, com redução das amenidades locais devido à obstrução de vistas e sombreamento. Isso pode causar sensações visuais ruins, estresse psicológico e sobrecarga cognitiva, resultando em conflitos sociais e competições pelo espaço, levando a desarmônias e perda da urbanidade desejada (Churchman, 1999; Berghauser Pont e Haupt, 2009). Por outro lado, há quem perceba tanto o aumento quanto a redução da violência em áreas densas. Há também quem defende que com a adoção de densidades mais elevadas, diminui-se o consumo de energia com sistemas de transporte, por exemplo.

Em cidades de baixa densidade, comuns nos Estados Unidos e América Latina, cidadãos são muito dependentes do carro particular para se deslocar pelas vastas periferias e o consumo de energia por habitante para o transporte é muito maior do que a mesma energia utilizados pelos europeus, e mais ainda quando comparados com as cidades de muito alta densidade do Japão, esses últimos em geral, agrupados em densidades mais altas e habituados ao transporte público de massa (Berghauser Pont; Haupt, 2009).

Outro fator a destacar é o custo de implantação das infraestruturas, tratado em estudo clássico, desta vez de Mascaró (1979), que adverte que duas variáveis influem no custo de implantação de infraestruturas urbanas: o tipo de traçado e a densidade habitacional. Concentrando-se no segundo, o autor argumenta que, com base nos estudos realizados, o custo de implantação varia pouco quando relacionado à quantidade de população prevista, o mesmo não é observado quando se relaciona a extensão das redes e a densidade habitacional. Ali a variação tende a ser inversamente proporcional. Ressalta-se que o desenvolvimento de tecnologias pode implicar na alteração dessa relação, mas dificilmente implicará na sua inversão.

Portanto, além das vantagens advindas de bons níveis de urbanidade, a utilização de densidades médias e altas pode significar economia de recursos e otimização das infraestruturas, cabendo alguns cuidados.

iv. Salvaguardas para as altas e médias densidades

Partindo do pressuposto de que as densidades baixas são mais nocivas que as médias e altas, além de citar vantagens e desvantagens, é possível indicar soluções técnicas e de design para compensar e neutralizar os efeitos negativos de densidades mais elevadas, algumas salvaguardas em diversas áreas.

A primeira delas remete à qualidade ambiental, é crucial adotar medidas para proteger terras agrícolas e recursos naturais, incluindo ar, água, fauna e flora. Isso envolve a preservação de espaços verdes abertos e a integração deles nos limites do projeto urbano. Mais detalhes sobre a importância das infraestruturas verdes interconectadas serão discutidos posteriormente em escalas mais amplas.

Quanto à estrutura física dos assentamentos, é necessário estabelecer uma hierarquia que permita diferentes níveis de densidade e uma variedade de opções residenciais. Além disso, é importante proporcionar um ambiente físico favorável, incluindo afastamentos adequados e limites de altura para construções. A arquitetura das edificações deve ser projetada para otimizar o uso de recursos naturais, como água, luz solar e ventilação natural, enquanto também se considera a segurança contra incêndios e pânico. Soluções e padrões absolutos não são ideais.

No que diz respeito à infraestrutura urbana, é fundamental garantir níveis adequados de disponibilidade e atendimento das redes de eletricidade, água, esgoto, drenagem e coleta e tratamento de resíduos. Políticas de universalização desses serviços desempenham um papel crucial nesse contexto.

Quanto aos sistemas de transporte, é necessário reduzir a dependência de veículos particulares, encurtar rotas e melhorar a qualidade dos sistemas de transporte público. Também é importante promover o transporte não motorizado.

Em relação aos aspectos sociais, é essencial fornecer uma ampla variedade de opções de moradia para atender às necessidades de uma população diversificada. Além disso, é crucial garantir ambientes urbanos habitáveis, livres de inconvenientes como superlotação, ruído, perigo e poluição. É importante atender às necessidades de grupos específicos da sociedade, como famílias monoparentais, idosos e pessoas de baixa renda.

Em termos econômicos, é necessário melhorar a eficiência econômica da cidade, reduzindo custos com vazios urbanos e ampliando eficientemente os serviços urbanos.

Planejar com altas densidades é um desafio complexo, principalmente quando se observa que sozinha, a densificação não impediu a expansão urbana, a dispersão e nem a fragmentação ao longo dos tempos (Churchman, 1999; Werquin *et al.*, 2005)

Centralidades múltiplas

Segundo Queiroga (2018), o conceito tradicional de centro não se limita apenas a espaços de trabalho e consumo, mas também abrange grandes áreas de encontro e comunicação, onde ocorrem manifestações culturais e políticas, como festas, protestos, conflitos e expressões de solidariedade. Contudo, no quadro de dispersão apresentado, a atenção aos grandes estabelecimentos comerciais e fabris, surgidos ao longo de grandes eixos de deslocamento, em boa medida devido à necessidade de grandes áreas e ao planejamento a reboque, é fundamental. Portanto, há que considerar os novos e periféricos centros, onde se encontram, por

exemplo, shoppings e hipermercados, dos quais ninguém parece disposto a abrir mão por completo. Nesse sentido, Puebla e Palomares (2007) argumentam que a periferização espacial tem gerado novas centralidades além dos centros tradicionais, alterando os antigos desequilíbrios funcionais (centro-periferia) para criar novos em uma escala mais detalhada (novas centralidades - espaços residenciais).

Acontece que, esses empreendimentos, condomínios residenciais, industriais e de logística, shopping centers, parques temáticos, centros empresariais, campi universitários e de desenvolvimento tecnológico, nem sempre se vinculam mais a esta ou àquela cidade, mas a regiões urbanas mais amplas, e por isso, consolidam a urbanização difusa e fragmentada (Queiroga, 2018).

Há também outro tipo de centralidade, diretamente herdada da cidade tradicional: são os centros populares de comércio e atividades, camelódromos, feiras, bazares, ruas e avenidas com comércio de variado porte. Uma barraca de cachorro-quente ou tacacá próxima a um posto de gasolina pode se tornar um ponto de encontro e convívio no dia a dia. Logo após, uma rede de fast-food se instala, seguida por bancas de jornais e flores. Surge assim uma pequena centralidade, sem um desenho controlado ou planejamento urbano específico, mas que ainda assim se torna um espaço público no cotidiano (Queiroga, 2018).

Essas áreas surgem com o aumento da informalidade, mas também do crescimento dos grupos de população de renda média-baixa que nas últimas décadas, têm experimentado avanços nos padrões de consumo, não se sabe ainda se ocasionalmente, dadas as contínuas crises econômicas. Eles parecem recusar, ou não se inserir, no ordenamento espacial preconcebido, de padrões estéticos exógenos, por exemplo dos shoppings centers. Assim, preferem conformar áreas em que a participação e a cooperação estão a florescer.

Figura 38 - Avenida Hélio Prates em Ceilândia Centro/DF: comércio popular de porte variado, ao longo de um grande eixo de circulação



Fonte: Google Street view, imagem capturada em 2021

Contudo, não é raro que espaços formais e informais estejam lado a lado nas novas centralidades, cuja articulação aos tecidos existentes pode contribuir para organizar, melhorar e tornar a cidade mais dinâmica. Nesse sentido, não se trata de recriar pontualmente a cidade antiga; esse seria o caminho mais fácil. Nem mesmo a negação simples dos princípios do urbanismo moderno, mas a criação de áreas vivas e articuladas, em que eventualmente até se utilize blocos isolados para habitação popular, por exemplo, porém dotadas de compacidade, de escala humana, de uso misto e de espaços públicos. Tudo ancorado por grandes equipamentos (hipermercados e grandes magazines, shoppings, instituições de ensino, indústrias, terminais, estruturas esportivas e edifícios multifuncionais em geral), servidos de transporte público eficiente.

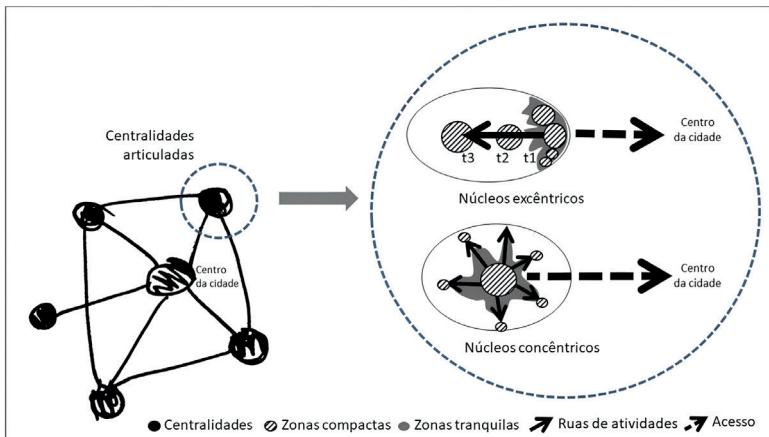
Exemplos dessa multipolaridade são observadas, por exemplo, no território da cidade do Porto. Ali, o Plano Diretor Municipal de 2012 aponta a necessidade de um sistema multipolar que englobe não apenas as centralidades já estabelecidas, como a Baixa e a Boavista, mas também as polarizações emergentes nas Antas e na Área Empresarial de Ramalde. Nessas áreas, está prevista a concentração de funções cujos

impactos, do ponto de vista da estruturação do território, ultrapassam os limites administrativos da cidade. Além disso, prevê-se a consolidação de um conjunto de centralidades secundárias e especializadas, como polos universitários, bem como espaços estruturados em torno de elementos de referência, como os principais equipamentos e espaços públicos (CMP, 2015).

Tais iniciativas, em última medida, desencadearão sinergias em zonas desfavorecidas de tais serviços, sendo portanto, o objetivo, equipar, estimular e multiplicar essas centralidades, relacionando-as aos núcleos originais para evitar que se comportem como unidades autônomas.

Por fim, Alexander et al. (2013) advertem que os núcleos das centralidades, onde se concentram atividades como trabalho, lazer, consumo e transporte, não devem inicialmente estar no centro geométrico da configuração. Em vez disso, devem ser posicionados nas bordas do assentamento, voltados para o centro principal da cidade. Isso se deve ao fato de que os serviços também devem estar acessíveis a todos, facilitando o acesso quando localizados nas bordas. Além disso, ao posicionar esses núcleos mais densos nas bordas, paralelos às áreas menos densas e tranquilas, é possível evitar a fragmentação do novo tecido urbano, formando uma disposição semelhante a uma ferradura parcial ou meia lua. No entanto, à medida que a centralidade se desenvolve, esses núcleos tendem a se mover em direção ao centro geométrico, criando uma rua de atividades. Nesse estágio mais avançado de urbanização e com uma trama mais coesa, é crucial minimizar a distância entre os núcleos.

Figura 39 - Formação de centralidades



Fonte: Elaboração própria a partir de Alexander et al. (2013)

Corredores urbanos de articulação

Bauman (2001) nos lembra que mover-se de forma leve, sem se apegar a coisas atrativas por estabilidade e solidez, é uma nova maneira de exercer poder. Assim, numa cidade dispersa e numa sociedade cada vez mais diferenciada, os indivíduos passam a ter um multipertencimento social exercido pela crescente demanda por mobilidade. É ela quem torna possíveis contatos e trocas, esporádicas e regulares, mesmo sem proximidade, como é o caso da mobilidade de informações.

Como os sistemas de transporte cada vez mais precisam responder a essa demanda, soluções tradicionais como incremento do número de linhas de ônibus ou construção de linhas de metrô (uma solução já bem antiga, do século XIX, aliás) não são mais suficientes. Além disso, nos tempos atuais, autoestradas e grandes vias, funcionam como uma estrutura esquelética básica que conectam o espaço urbano, ditam meios de acesso e determinam onde os moradores podem ir, o que observam ao longo do trajeto, proporcionando, de certa forma, janelas para um mundo compartilhado (Southworth; Owens, 1993).

Surge então a figura do corredor de transporte, articulado à cidade e não apartado dela, utilizando-se de grandes, velhos e novos caminhos urbanos (ver capítulo 3) para apoiar os novos sistemas de transportes integrados. Ao longo destes caminhos,

surgem os tais espaços vivos e articulados, generosos e flexíveis, nos quais a espetacularização encontra lugar, sendo espaços de intercâmbio não apenas de mercadorias materiais, mas também de valores.

Acrescentam Talen e Ellis (2002), que o corredor deve ser um dos principais elementos do desenvolvimento e redesenvolvimento das cidades, de modo a formar áreas identificáveis. Devem receber além dos sistemas de mobilidade, usos e ocupações diversos que não encontrariam guarida no interior do tecido adensado.

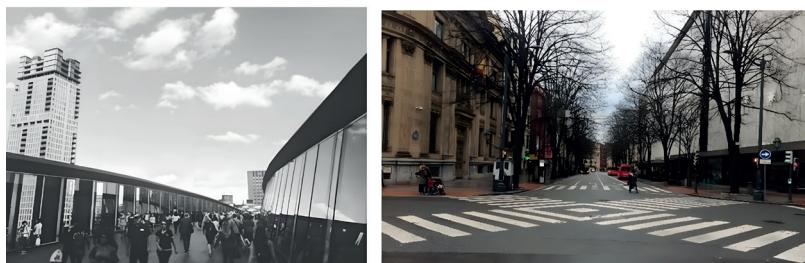
Buscando exemplos, observemos o caso do distrito de *Messestadt Riehm*, em Munique, implantado à leste da cidade, ao longo da rodovia A94 e da linha U2 do metrô, na área do antigo aeroporto da cidade. Esse distrito, um empreendimento habitacional, está ancorado por uma infinidade de outras iniciativas: indústria cervejeira, centro internacional de eventos, usina solar, parque tecnológico, centro de compras, grandes hotéis, além do *Riemer Park* e duas estações de metrô. Ali foram combinados alta e baixa densidade, verticalização e intensa ocupação residencial permeada pelo verde urbano, verde que aliás serve ainda como transição com a cidade preeexistente.

Contudo, é importante considerar a crise dos modelos radiocêntricos, citados por Ballain (1990) Panerai (2006). Os corredores agora precisam conectar não apenas o centro tradicional e a periferia, mas também devem incluir corredores transversais para reduzir a predominância radial do sistema. Esses corredores transversais devem formar um sistema de espaços adaptados às diversas características dos diferentes contextos que atravessam. Essa rede de espaços públicos

interliga pontos estratégicos da cidade, articulando e vitalizando áreas menos privilegiadas.

Com isso, acredita-se que criarião, no futuro, uma grande malha urbana altamente compacta e interconectada, mesmo sem abrir mão de soluções viárias como trevos e túneis, por exemplo, resguardando (isso é essencial!) a segurança e as boas condições de acessibilidade e passagem do pedestre, por meio de rampas, passarelas, calçadas faixas, dentre outras.

Figura 40 - Soluções de segurança e boas condições de acessibilidade: Passarela sobre a o complexo ferroviário da *Stratford Station*, em *East End*, Londres. Faixas de pedestres na diagonal em Bilbao.



Fonte: Fotos do Autor (2018)

Por fim, não menos importante que a criação de um sistema de mobilidade estrutural, é a necessidade de conectar a ele um sistema de circulação hierarquizada. É importante que a hierarquia organize as experiências na cidade, por exemplo, apartando veículos de ruas históricas que não foram para eles preparadas, reduzindo-se velocidades em vias locais cheias de crianças a brincar na calçada, possibilitar deslocamentos por meio de vias exclusivas para pedestres, áreas de carga e descarga, dentre outros.

Tanto Alexander (2006) como Lynch (2018) ressaltam aspectos indesejáveis dos modelos urbanos hierarquizados do urbanismo moderno: Entre eles, a segregação dos tipos de fluxos e o impacto negativo nas interações humanas quando essa hierarquia é imposta de forma obrigatória, servindo muitas vezes a sistemas autoritários. No entanto, dada a falta de modelos alternativos, é difícil abandoná-la completamente, sendo mais viável trabalhar para clarificar o sistema de circulação e usá-lo como um elemento chave na estrutura da comunidade. Isso pode ser alcançado não apenas ajustando a largura ou o número de faixas nas ruas, mas também através da criação de padrões comprehensíveis de ruas que aumentem a identidade local e facilitem a compreensão das interseções e dos espaços ao longo de um percurso.

Assim, a hierarquia viária não necessariamente implica vias vazias se opondo a vias superlotadas, pelo contrário. Importa ainda, reduzir o número dos cruzamentos em “T” inserindo mais cruzamentos francos. Seria essa uma tentativa de se reproduzir em escala menor a mesma malha articulada e fluida que se propõe na escala do território, pois o que de fato importa é “combater a cidade em pedaços, peças soltas, sem solução de conjunto nem coerência” (Carvalho, 2003, p.116-118).

Estruturas verdes interconectadas

Já foi dito aqui que Jacobs (2014) declara a inutilidade das grandes áreas verdes na cidade. Segundo o seu entendimento seriam, pois, parques genéricos que não se justificam, por serem incapazes. Também seriam inoportunos pela localização, pelo tamanho ou pelo traçado, e inviáveis de proporcionar áreas públicas adequadas, mesmo que o bairro seja bastante movimentado.

Eles nem mesmo teriam condições, pelo tamanho ou pela variação intrínseca de cenários, de transformar-se em parques metropolitanos de maior destaque. Contudo, como fazê-los? Para Jacobs (2014), alguns

deles, se forem bem pequenos, podem muito bem prestar seus serviços e serem visualmente agradáveis.

Segue a argumentação da autora, agora citada na obra “L'urbanisme utopies et réalité: une anthologie”, de Françoise Choay (1979): “Para que fins reclamamos mais espaços livres? Para constituírem sinistros vazios entre edifícios, ou para uso e prazer dos habitantes? Mas estes não utilizarão o espaço livre só porque ele está ali, ou porque assim o querem os urbanistas (Jacobs apud Choay, 1979).

Observando o mundo contemporâneo, acreditamos que tal argumentação é míope e anacrônica, pois como destaca Werquin *et al.* (2005), independentemente de gostarmos ou não, a cidade é um ecossistema onde os processos naturais atuam. Mais que áreas abandonadas ou barreiras, o parque urbano contemporâneo, assim como as frentes d'água (praias e orlas) são espaços públicos, cuja noção tem se alargado desde o século XIX, quando apenas a rua, as praças e os largos eram as referências de uso coletivo (Oliveira, 2013). Igualmente, há que se dedicar a preocupação com a integração dessas áreas verdes ao tecido envolvente, configurando-se as estruturas verdes urbanas.

O termo cunhado pelo COST (*European Cooperation in Science and Technology*), a mais antiga e ampla rede intergovernamental europeia de cooperação em pesquisa (Werquin *et al.*, 2005). É defendido como uma estrutura física elementos 'verdes' em rede, por exemplo, cinturões ou corredores, que desempenham papel na gestão da água, no microclima urbano e na biodiversidade, e também como uma infraestrutura social para lazer, relaxamento, interação humana e outras atividades sociais (Duhem, 2005).

Assim, as estruturas verdes urbanas equivalem a um sistema de espaços de “caráter socioecológico, fundamental para o equilíbrio e desenvolvimento urbano sustentável, estando conjugada à estrutura edi-

ficada, à estrutura viária, ou ainda às infraestruturas técnicas de transporte, drenagem ou energia, e formarão o complexo sistema urbano (Quintas, 2014). É importante que não estejam isoladas, que não se marginalizem e que não se transformem em meras áreas privatizadas, nas quais a população não tem acesso e nem interesse. Deve-se criar as condições para o seu uso.

Observe-se o Parque da Cidade do Porto, localizado no extremo oeste, no limite com o município de Matosinhos. Ele possui 80 hectares e constitui-se em importante estrutura verde, um espaço destacado para atividades coletivas, integrando-se harmoniosamente com a paisagem e os tecidos urbanos, estendendo-se até a praia.

Figura 41 - Percurso no Parque da Cidade do Porto



Legenda: Entrada do Parque (A), mostrando sua relação visual (B) e conexões com o espaço urbano (C) e com a praia (D) possibilitam usos diversos em horários variados (E).

Fonte: Fotos do Autor e Google Earth, 2019

Por uma perspectiva ecológica, as estruturas verdes são prestadores de importantes serviços no controle e preservação e controle de danos ao ar, às águas, ao solo como erosões e deslizamentos e inundações. Sua interligação promovem a diversidade de espécies²⁶, combatem a fragmentação de habitats naturais e a amenizam as paisagens (Quintas, 2014; Wagner, 2005). Também atuam na organização espacial, separando por exemplo, plantas industriais de assentamentos residenciais, as denominadas zonas de amortecimento visual ou espacial.

De acordo com Werquin et al. (2005), o aumento da capacidade de armazenamento e redistribuição de água das chuvas nessas áreas verdes é uma opção interessante, uma vez que a água desempenha papel central nos projetos paisagísticos, quer seja por meio de canais, espelhos, tanques, fontes ou pequenos cursos d'água. As infraestruturas verdes podem ainda abrigar produção agrícola, por meio da silvicultura, extrativismo florestal e agricultura urbana. A última, em escala adequada, relaciona-se à segurança alimentar e a manutenção de ciclos de sustentabilidade econômica, permitindo a aquisição de produtos locais, sem grandes variações de custo, a permitir a manutenção de empregos, por exemplo.

Os *fringe belts*, tratados no capítulo 3, ainda que o conceito original, não se comprehende o porquê, não admite usos produtivos em sua classificação, estão disponíveis em muitas cidades para as funções desempenhadas pelas estruturas verdes. É o caso, novamente, da cidade do Porto, onde diversas áreas residuais de uso não residencial, conformam verdadeiras cinturas verdes, identificadas por Barbosa (2015) e utilizadas

²⁶ Tzoulas et al. (2007), citando Bratton (1997), Flores et al. (1998), Naeem et al. (1996) e Tilman (1997), argumentam que o aumento da cobertura vegetal (natural, seminatural e artificial) contribui para a conservação da diversidade biológica, sendo considerados mais saudáveis, resilientes, produtivos e vigorosos os habitats heterogêneos que os habitats homogêneos.

para produção local, ou mesmo, estando à espera de ocupação por meio das políticas do Plano Diretor Municipal do Porto.

Concluindo, esse novo enfoque das áreas verdes, mais complexo e integrado, vai além da função de lazer dos parques e do caráter desagravável, parcialmente analisada por Jane Jacobs em sua obra.

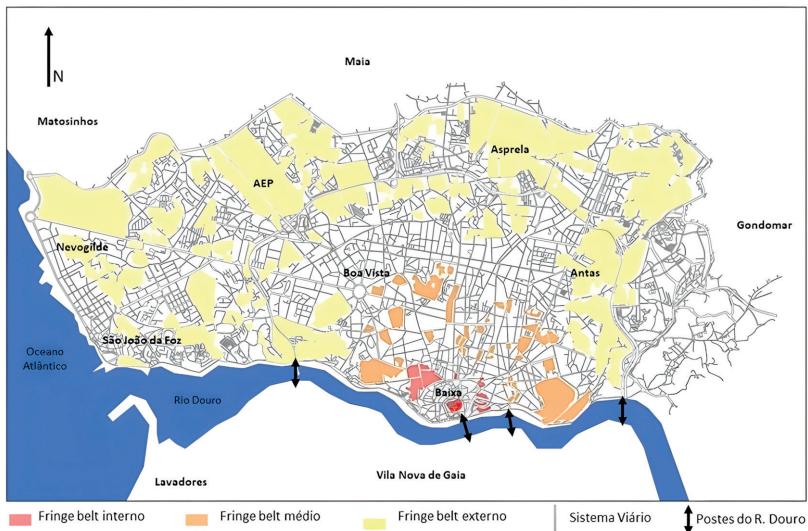
Figura 42 - Áreas de produção agrícola no Porto



Legenda: A) UOPG de Nun'Alvares, em Nevogilde e B) Rua monte de Ramalde, na Freguesia de Ramalde, com a linha do metro esquerda

Fonte: Montagem e fotos do autor (2020)

Figura 43 - *Fringe belts* do Porto



Fonte: Elaboração própria a partir de Barbosa (2015).

Um segundo caso a analisar, são os *Anillos Verdes*, em Vitoria-Gasteiz, no País Basco. Reunindo usos diversificados, tipologias distintas e extensas áreas verdes, de preservação inclusive, essa nova estrutura verde prevista no *Plan General de Ordenación Urbana – PGOU* (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2003) comporta-se como um tecido de amortecimento da cidade consolidada, mas também como uma transição aos usos contemporâneos: áreas industriais, grandes e pequenos comércios, habitação coletiva e sistema viário arterial, ou seja, como uma estrutura verde.

Figura 44 - Anillo verde de Vitoria-Gasteiz: vistas do Parque Olarizu (Olarizu Parked).



Fonte: Croqui do Autor (2017)

Outro caso interessante de aplicação do princípio das estruturas verdes é a cidade de Breda, nos Países Baixos. O projeto confirma a tendência de que essas iniciativas representam uma mudança de áreas verdes individuais para uma rede de áreas verdes (Tjallingii, 2005). Ali o objetivo vai além, quando pretende trazer a natureza de volta ao coração da cidade antiga, há muito apartada dela, por meio de caminhos ecológicos nos vales dos rios, bem como a criação de parques de porte médio, tudo interconectado. Entre esses, destacamos o Zaartpark, implantado a partir de recursos de compensações pelo uso particular de áreas públicas (Tjallingii, 2005).

Figura 45 – Infraestrutura verde em Breda – Países Baixos



Legenda: Cruzamento sobre o riacho Zaart em Breda, no início do Zaartpark. À direita é um jardim comunitário, o Volkstuincomplex Plaswijck. À esquerda uma ocupação residencial típica

Fonte: Google Street view, imagem capturada em 2019

Em Breda há também outras iniciativas como aquelas que cruzam o caminho do trem de alta velocidade Amsterdam-Paris, conectando inúmeras áreas residuais e reduzindo dificuldades para cruzamento de pessoas e animais.

Figura 46 - Tratamento verde para linha do trem alta velocidade Amsterdam-Paris, Breda.



Fonte: Google Earth (2019).

Por fim, resta discutir o valor dessas áreas verdes urbanas. Rodrigues (2011) nos conta sobre diferentes paradigmas de valorização ambiental: o valor monetário, que se refere à tradução quantitativa dos custos e receitas; e a valorização ambiental, que adota uma perspectiva de valor intrínseco, destacando não apenas as características tangíveis, mas também as qualidades subjetivas independentemente de seu potencial imobiliário. Dessa maneira, a quantificação monetária das áreas verdes nem sempre é capaz de expressar seu verdadeiro valor para as comunidades e para o ambiente urbano. Essa nova forma para a cidade verde, reunirá as vantagens biológicas do subúrbio e as vantagens sociais da cidade, proporcionando novos prazeres estéticos que satisfaçam os dois modos de vida (Mumford apud Choay, 1992).

Zoneamento por padrões morfológicos

O último dos princípios da boa forma, que aqui descrevemos, está relacionado ao combate às monofuncionalidades da cidade modernista. Segundo Talen (2009), o zoneamento monofuncional relaciona-se pouco com as formas de urbanismo testadas pelo tempo. Segundo a autora, em sua origem, as leis e códigos urbanísticos possuíam preocupações com a segurança contra incêndios e algumas preocupações ligadas às características estéticas, geralmente impulsionadas por um desejo de visual harmônico. Leis de cidades como Siena, Nuremberg, Frankfurt, Paris e Londres por exemplo, previam que o número e o alinhamento de janelas, a ornamentação, alinhamentos e altura das edificações deveriam ser disciplinados, formando tradicionais códigos de construção que relacionam forma e localização dos edifícios, constituindo um projeto físico de lugar (Katz, 2004).

Outros sustentam que foi durante a revolução industrial²⁷, que foram criados os locais diferentes para a produção e habitação, além de novos dispositivos financeiros, regras e instituições públicas e privadas para construir e controlar a cidade (Lynch, 2018; Benevolo, 2015).

Outro estudo a embasar essa versão da história, foi o *Life and Labour of the People in London*, do sociólogo inglês Charles Booth (1840-1916), representante da escola positivista e do *Social Survey Movement*²⁸. Segundo Vázquez (2016), trata-se de um amplo levantamento rua a rua das zonas proletárias de Londres, do início do século XX. Em visão habitual na Inglaterra vitoriana, Booth acreditava que, assim como na savana africana as características do ambiente influenciavam o comportamento das girafas, o mesmo ocorria nos bairros ruins da Inglaterra, onde o ambiente propiciava comportamentos que se transmitiam de geração em geração. Esse determinismo influenciou os estudos urbanos por décadas (Vázquez, 2016).

O autor classificou a população londrina em classes: i) uma minoria marginal, viciada e delitiva, “capaz de degradar tudo o que toca”; ii) os “preguiçosos” que gastavam o pouco que recebiam da economia informal (*lowest class*); iii) as pessoas pobres e de ocupação intermitente (*very poor casual*); iv) trabalhadores regulares ganhando salários miseráveis (*poor/mixed poor*); v) os artesãos e operários (*middle class/good ordinary earnings*) e; vi) os afortunados na escala social (*middle/upper class*) (Booth, 1902).

²⁷ Como toda regra tem sua exceção, Flandrin e Montanari (1998) argumentam que, já Idade Média, os ofícios poluentes, como açougueiros, curtidores, lavadores de lã, tintureiros, escamadores e vendedores de tecidos, ou mesmo aqueles ofícios de risco como os vidraceiros, já haviam sido convidados a se estabelecer nos subúrbios.

²⁸ O *Social Survey Movement* foi um movimento original da sociologia urbana, protagonizado entre outros por Charles Booth, Patrick Geddes e Jane Adams, filosoficamente amparado na tríade positivismo, empirismo e organicismo e que mais tarde daria origem ao que atualmente se conhece como a Escola de Chicago (Vázquez, 2016, p.26).

Segundo ele, a responsabilidade era do liberalismo econômico, e que apesar da pobreza urbana em Londres representar 35% da população da cidade, à época, ele não acreditava nem no remédio marxista nem no higienismo, mas numa reforma da geografia social da capital. Uma reforma que, segundo Vázquez (2016), simplesmente expulsasse as classes ditas inferiores para colônias rurais e outras áreas residenciais suburbanas.

Ideias segregacionistas como esta encaminharam soluções em que trabalho e residência também fossem separados, em certa medida, para melhorar a eficiência, é verdade, mas especialmente para controlar o risco de violência e doenças, bem como afastar dos olhares da classe superior, a mão de obra laboriosa que sustentava seus rendimentos.

Nos Estados Unidos não foi diferente e já em 1918, o zoneamento havia tomado o país, sendo aprofundados por meio das legislações e recomendações de base higienista, incluídas aquelas criadas por Herbert Hoover (1874-1964), engenheiro, Secretário de Comércio e Presidente dos Estados Unidos de 1929 a 1933. Foi sob seu comando que se editou a *Zoning Primer*, de 1926 e a *Emergency Relief and Construction Act*, de 1932, instrumentos que serviram como introdução aos princípios básicos do zoneamento urbano. É importante transcrever o curioso texto, editado pelo Advisory Committee on Zoning:

“Alguém perguntou: “Sua cidade mantém o gás na sala e o piano na cozinha?” É o que muitas cidades americanas permitem. Sabemos o que pensar de uma família em que uma filha indisciplinada faz caramelos na sala de estar, em que sua irmã deixa roupas sujas de molho na banheira, enquanto o pai joga seus sapatos enlameados nas escadas, e o pequeno Johnny faz lindas tortas de lama nas escadas da frente. No entanto, muitas cidades americanas fazem o mesmo tipo de coisa quando permitem que as lojas se amontoem aleatoriamente entre residências particulares, e fábricas e garagens públicas acotovelam-se entre lojas

de varejo elegantes ou prédios bem conservados (...) confusão estúpida e inútil, que o zoneamento impedirá e corrigirá gradualmente" (Advisory Committee on Zoning, 1926, p.1, tradução nossa).

Mais tarde, os regulamentos da *Federal Housing Administration* (FHA), a agência do governo dos Estados Unidos criada em parte pelo National Housing Act de 1934, estabelece padrões para largura das ruas, comprimentos de blocos e tamanhos de habitações como condições para empréstimos hipotecários e tiveram impacto significativo na forma urbana. Essa visão controlada e projetada obrigava os construtores a buscarem terrenos nas bordas da cidade, mais baratos, em parte gerando o fenômeno da suburbanização americana do pós-guerra, copiada no Brasil nas décadas seguintes, ainda que resultem em ocupações distintas.

Esse zoneamento não observava os efeitos na forma urbana em escala mais ampla, apenas remediava as externalidades negativas da cidade industrial, dividindo a cidade em zonas, em que cada uma era dedicada ao seu próprio propósito (Talen, 2009; Scott, 1969). Mantinha-se áreas residenciais e industriais distantes entre si e defendia-se a dispersão dos trabalhadores pelo território (Sies; Silver, 1996). Princípios que foram absorvidos como verdadeiro sacramento pelo urbanismo modernista.

Mas se o zoneamento convencional não é recomendado, segundo a argumentação acima, uma estratégia pode ser utilizar os tipos de tecidos urbanos compatibilizados com os usos. Com isso poder-se-ia definir zonas morfológicas, combinados com regulamentos para que se criem padrões distintos dentro da estrutura geral da cidade, mas também a identidade necessária aos diferentes tecidos que a compõem.

Novamente no Porto, o Plano Diretor Municipal (PDM-2006), indica em sua Planta de Ordenamento ou Carta de Qualificação do Solo, subcategorias de espaços (SE) obtidas por análises que, identificando di-

ferentes tipos de tecidos urbanos, resultam num zoneamento morfológico do território. Nele, cuidou-se em agrupar os tecidos de maneira a valorizar “a identidade urbana do Porto, através da conservação dinâmica dos tecidos existentes e do desenho de novos tecidos coerentes e qualificados” (CMP, 2006, p.792). O faz, adotando “diferentes critérios de gestão, em função do grau de previsibilidade presente nas diversas zonas da cidade” (CMP, 2015, p.55), apesar do caráter plural e da diversidade de tecidos formados por múltiplas camadas de ocupações, durante seus vários séculos de existência.

A essência das subcategorias de espaços (SE) foi mantida em revisões realizadas em 2012, 2015 e 2017, esta última ainda em vigor. No capítulo 5, esse sistema de zoneamento morfológico será detalhado, inclusive com a indicação de fragmentos do tecido da cidade, por ocasião da análise do PDM-2006. Por ora, utilizando-se das características morfológicas de cada tecido, é que o plano propõe um novo zoneamento, que usa a forma urbana como antídoto para o do zoneamento convencional, como sugerem Talen (2009) e Kropf (2017). Com isso, o plano permite graus significativos de flexibilidade e variação, permitindo a criação de zonas para expansão ou limitação, dentro do que pretende o plano.

Ao preservar o centro histórico e desenvolver novos tecidos urbanos de forma coerente, Plano Diretor Municipal conseguiu requalificar o espaço público, valorizar sua identidade ecológica e reduzir as disparidades urbanas (CMP, 2006).

Entretanto, promover padrões morfológicos não significa negar a necessidade de um zoneamento que considere os usos. Nem todo zoneamento por usos segue uma abordagem funcionalista e conservadora, nem deve ser considerado desnecessário e supérfluo, apenas é importante não incorrer no tecnocratismo, detalhismos e rigidez excessivos, evitando tornar o espaço urbano estéril. Acredita-se que a vitalidade provém principalmente da mistura de usos e atividades

(Souza, 2006). Para tal, pode-se empregar, por exemplo, tabelas e índices de incomodidade entre lotes e quadras. Encontrar o caminho intermediário é o desafio dos planejadores.

Diversidade e liberdade tipológica

Se considerarmos que quanto mais o espaço for imprevisível e instigante, mais o indivíduo será surpreendido, e mais eficaz será o processo de descoberta, entende-se que quanto mais diversa, mais democrática e justa será a cidade (Santos, 2008).

Nisso, trabalhar com o mix de usos e a liberdade tipológica enriquece a experiência urbana, ficando no passado os ideais de massificação de comportamentos e priorização de grupos (Lynch, 2018). Mas sobre quais argumentos se sustentam essa afirmação?

Para a Berghauser Pont e Haupt (2009), a proximidade e a mistura de funções são um pré-requisito para menor mobilidade e consumo de energia. Já para Southworth e Owens (1993), um dos maiores desafios para planejadores e designers, a trabalhar na periferia urbana, é introduzir uma mistura de usos nas proximidades de áreas residenciais, de modo a recriar o espaço agradável de algumas áreas centrais.

Rashid (2018) acrescenta que a adoção de diferentes padrões de uso das terras pode agitar a vida das pessoas e o ambiente, evitando a ociosidade noturna, a insegurança das áreas monofuncionais e consequente perda de competitividade (Queiroga, 2018), principalmente se considerarmos o quanto onerosas economicamente e socialmente elas podem ser.

Se mantivermos uma comunidade residencial sem funções comerciais, institucionais ou industriais, ela pode transformar-se numa comunidade dormitório, cheias durante as noites e finais de semana e vazias durante o dia. Isso também forçará as pessoas a se deslocarem

mais para as compras diárias, trabalho e outras atividades. Igualmente, grandes e poucos edifícios institucionais e de varejo desconectados de áreas residenciais podem não contribuir para a diversidade e vivacidade no bairro. E mais, o varejo que se espalha como tiras em toda a comunidade, tende a funcionar mais que blocos comerciais isolados no território (Rashid, 2018).

Jacobs (2014) é outra a advogar a diversidade urbana. Para a autora, importante para as cidades, social e economicamente, é o comércio abundante, oportunista e diversificado, inclusive no porte dos empreendimentos, a gerar outros tipos de diversidade, culturais, variedade de panoramas e grande variedade na população e nos freqüentadores” (Jacobs, 2014).

Quanto às calçadas, argumenta a autora, que em conjunto com as ruas, são elas que dão vida à cidades, os chamados os “olhos da rua”; a presença de pessoas nas ruas e a possibilidade de serem vistos tanto de dentro para fora quanto de fora para dentro seriam elementos para aumentar a segurança (Jacobs, 2014). Nesse entendimento, a visibilidade entre interior e exterior provém vigilância natural, de modo que moradores controlem o que ocorre nas ruas, inibindo a ação de contraventores, alertando forças segurança se necessário. Contudo, essa teoria, amplamente celebrada na segunda metade do século XX, pode não garantir a redução da criminalidade de forma tão absoluta. É o que sustenta o estudo “Arquitetura, espaço urbano e criminalidade: relações entre espaço construído e segurança com foco na visibilidade”, de Vivan e Saboya (2012). Para os pesquisadores, no experimento realizado na cidade de Florianópolis, o número de ocorrências até aumentou em algumas áreas muito utilizadas, em função da maior presença de estranhos, do maior número de potenciais vítimas, da concentração de pessoas e da disponibilidade de dinheiro vivo no comércio.

Como pode ser visto, a redução de ocorrências está associada a um conjunto de fatores: configuração de ruas e praças, a forma como as ruas estão conectadas ou não, se possuem continuidade, ou se promovem ligações importantes entre pontos da cidade (Hillier et al., 1993). Nesse sentido, a existência de portas e janelas da rua não é mais que uma das possibilidades de garantir segurança na cidade.

Do exposto, a diversidade está associada à dimensão adequação da boa forma da cidade e precisa estar plena de funções várias, não conflituosas e devidamente protegidas umas das outras. “A programação cuidadosa é o cerne da questão”, adverte Lynch (2018, p.154), sobressaindo-se a necessidade do controle, que pode suavizar e compatibilizar usos conflituosos por meio do plano do assentamento e também pode ensinar as pessoas a conviver com a diferença, adaptando os locais aos seus propósitos. Cabe aos planejadores se esforçar e encontrar tais soluções de compromisso (Carvalho, 2003).

A diversidade pode ainda implicar na disponibilização de habitações variadas nas mesmas localizações, mais próximas do centro, ou mais próximas dos principais equipamentos públicos, cobrando para isso valores mais baixos obtidos exatamente pelas configurações mais simples.

Por fim, seguindo a mesma lógica da variabilidade das opções de usos, também deve-se buscar a riqueza de tipologias, obtida por exemplo, pelas diversificações das edificações (Cataldi, 2018; Pereira Costa, 2015; Strappa, 1995) apresentadas no capítulo 3. Seriam as diversificações de artefatos como alturas, dimensões dos lotes, soluções construtivas, permeabilidade, afastamentos, aberturas, dentre outros que intrínsecos à consciência espontânea, representam a síntese da cultura de um povo (Kropf, 2017; Pereira Costa, 2015), a criar composições urbanas, variadas e complexas do espaço urbano em várias escalas.

Figura 47 - Soluções de diversidade e variedade tipológica em várias cidades



Legenda: 1 – San Francisco, 2 – Paraty, 3 – Vicenza, 4 – Vila Real de Santo António,
5 e 6 – Porto, 7 e 8 – Santiago de Compostela e 9 – Móstoles.

Fontes: Foto 2 de Miguel Soares (2018); as fotos 1 (2012), de 3 a 8 (2019) e 9 (2020)
são do Autor.

Entretanto, o resultado da diversificação não é uma mistura caótica de partes, sendo que a cidade resulta da acumulação e da integração de muitas ações individuais, ou de pequenos grupos (Kropf, 2017; Larkham, 2006; Moudon, 2015).

Importante é criar, ao contrário de “olhos para rua”, uma cidade ao “nível dos olhos” (Karssenberg et al., 2015), plena de experiências na

permanência ao nível térreo das edificações, dos *ground floors* ou *plinths*²⁹.

A interseção entre construção e cidade é o palco onde nós, habitantes urbanos, nos encontramos com as estruturas que nos cercam, interagindo e sendo influenciados por elas (Gehl et al., 2006). Essa dinâmica só pode ser plenamente compreendida e explorada através da interação humana, destacando a importância da presença e atividade das pessoas nas áreas urbanas. As propostas de design na escala do bairro e da rua desempenham um papel crucial nesse contexto, fornecendo oportunidades tangíveis para moldar e melhorar o ambiente construído. No entanto, é essencial examinar cuidadosamente os prós e contras dessas intervenções, como destacado por Karssenberg et al. (2015).

Gehl et al. (2006) e Karssenberg et al. (2015) assim, sustentam que mais atenção deve ser dada a experiência humana e aos encontros, pois a interconectividade, o *co-working*, a melhora nos níveis educacionais (não necessariamente educação formal) e a redução do tamanho das famílias prescindem correções no modelo modernista. O modernismo previa encontros nos cafés, nos parques, nos corredores e pilotis das “quadras verticais”, das *unité d’habitation*³⁰, mas agora, eles precisam voltar a acontecer ao nível da rua, no térreo de blocos mistos ou em pátios dos centros comerciais de bairro. Essas soluções possuem também impacto na economia urbana, nos gastos dos consumidores, mas também como alternativa de trabalho, quando se observa que o térreo de um bloco pode ocupar somente 10%, mas determina 90% da contribuição à experiência do entorno (Karssenberg et al., 2015).

²⁹ Os termos *ground floor* e *plinth*, planta baixa e rodapé em tradução livre, são utilizados nas obras “*Close encounters with buildings*” (Gehl et al., 2006) e “A cidade ao nível dos olhos: lições para os *plinths*” (Karssenberg et al., 2015).

³⁰ Segundo Panerai (2013) a rua interna da *unité d’habitation* de Le Corbusier, “(...) na verdade não passa de um grande corredor de hotel”, ou “galeria coberta (...) onde as crianças pequenas podem andar de bicicleta como antes faziam nas calçadas” (Panerai et al, 2013, p.155). Contudo, isso seria feito ignorando-se a rua tradicional.

Atualmente, incorporadores e agentes imobiliários parecem se preocupar mais com os andares superiores, obviamente por representar numericamente, o produto mais vantajoso de seus empreendimentos, tratando os térreos, em contato direto com a rua, como unidades de interesse secundário ou como simples acessos. Mas as ruas estão mudando, o comércio tradicional tem perdido público para os *shoppings centers* por décadas; surgem o *e-commerce* e as novas formas de se fazer negócios, de maneira que inúmeros unidades térreas têm ficado vazias, havendo que encontrar para elas outras funções. Não se deve somente confiar em lojas e pequeno porte para criar uma esfera pública (Karssenberg et al., 2015), pode-se por exemplo implantar ao nível térreo, supermercados de porte médio, creches, jardins-de-infância, escolas elementares e, sobretudo, habitação mais barata.

Figura 48 - Conversão de pisos térreos para habitação em Barcelona.



La Bordeta, Barcelona.

Térreos utilizados como habitação.

Fonte: Foto do Autor (2019)

Se utilizadas exclusivamente como áreas comerciais e empresariais, grandes cafeterias, restaurantes caros, que inclusive cobram dos clientes o uso da área pública, facilmente incorre-se em gentrificação, que avança a passos largos, por exemplo, nas cidades turísticas, pois homogeneiza as ruas, expulsa grupos e moradores locais. Outra vez, há que se encontrar um caminho intermediário.

Figura 49 - Manifestações populares contra o turismo em El Raval, Barcelona, zona mista tradicional, presa fácil para o turismo predatório e a especulação imobiliária.



1: “O turismo mata o bairro”

2: “Basta!! Especulação imobiliária que nos faz sair do bairro”

Fonte: Fotos do Autor (2018, tradução nossa).

Cabe destacar que nos tempos atuais, a teoria das escolhas limitadas e as complexidades, indicadas por Ascher (2010) no capítulo 2, estão a influenciar as relações sociais, e nem todos querem encontrar seus vizinhos na porta de casa ou mesmo serem vistos através das aberturas frontais das edificações. Esse individualismo merece ser respeitado. Contudo, a popularização das redes sociais coaduna com essa relativização neces-

sária: capazes de mudar o destino real de nações inteiras³¹, no ambiente virtual, as pessoas buscam ao mesmo tempo ampliar e reduzir os limites da privacidade ao se exporem e interagirem quando e como querem.

Ainda que os *plinths* colaborem para melhorar as relações entre a edificação e a rua, essas estratégias não podem, por exemplo, dispor nem do espaço público, principalmente das calçadas, para por exemplo instalar mesas e cadeiras ou áreas para fumantes, em detrimento da circulação das pessoas e nem da privacidade. Na cidade contemporânea, janelas para a rua podem ser inúteis para quem assim desejar, sendo preciso fiscalização e soluções que promovam a diversidade, a mistura de usos e as oportunidades (Talen; Ellis, 2002), de maneira a obter a boa forma da cidade. Desconsiderar isso, é manter a opacidade, a impessoalidade e a falta de proximidade das cidades (Lynch, 2018).

Assim, considerando a importância da flexibilidade e variabilidade na cidade contemporânea, é preciso que os planos urbanísticos considerem a adoção de usos mistos, ocupações variadas e/ou proximidades desses, permitindo interações e salvaguardando-se das incompatibilidades.

Valorização da história da cidade

Aqui importa a utilização de edifícios, dos conjuntos históricos e outros elementos simbólicos para a criação de um senso de pertencimento e de comunidade na cidade (Macedo, 2007; Crawford, 1999; Esteban, 2001).

O Novo Urbanismo, movimento de renovação das cidades americanas da década de 1990 e de retorno aos princípios da forma das cidades

³¹ Relembremos as eleições de Viktor Orbán em 2010, Donald Trump em 2012, Nayib Bukele em 2014 e Jair Bolsonaro em 2018, além da vitória do BREXIT no referendo de 2016, em parte creditadas à manipulação e à agitação das redes sociais e todas as consequências para o mundo livre, para as democracias, saúde, ciências e para a diversidade.

tradicionais, tem sido criticado ao criar meras cidades dormitório, aquelas distantes dos grandes núcleos que se conectam a centros de serviços monofuncionais, como shoppings centers, por exemplo (Macedo, 2007).

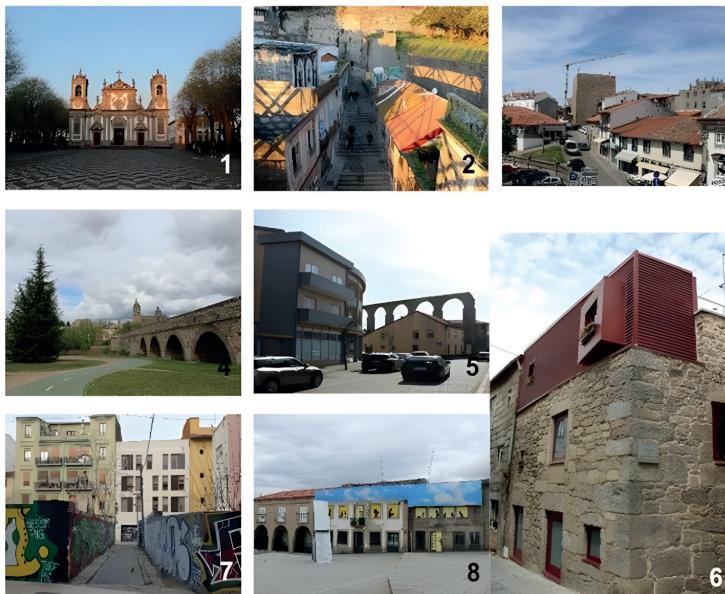
Entretanto, o movimento também sido mal interpretado, e taxado como um movimento conservador de retorno ao passado, inclusive por defender a utilização de tipos e estilos arquitetônicos antigos, ignorando as questões do tempo presente. Segundo Macedo (2007, p.7), “nostalgia não é o que os novos urbanistas estão propondo”, mas “algo que expressa a vontade das pessoas por um ambiente melhor”, inclusive considerando escalas amplas. Nesse sentido, dois dos seus princípios, descritos na “Carta do Novo Urbanismo Norte-americano” serão destacados aqui, aqueles que pregam a relevância da história no planejamento das cidades: o princípio 06 enfatiza que o desenvolvimento e a requalificação, tanto de pequenas como de grandes cidades, devem respeitar seu legado histórico, padrões estabelecidos e limitações impostas pela urbanização. Já no princípio 27 ressalta a importância da preservação e renovação de edifícios históricos, distritos urbanos significativos e áreas verdes para garantir a continuidade e evolução da sociedade urbana (Macedo, 2007).

Há outros pontos a serem trabalhados na valorização da história: as pequenas intervenções em edificações simples e pequenos conjuntos, devolvendo-os à paisagem de outrora e ainda a instalação de obras de arte e outras intervenções que apoiem as relações comunitárias e o pertencimento na cidade.

Além disso, há que se diferenciar o espaço público tradicional do chamado espaço cotidiano, reforçando-o: uma calçada, uma parada de ônibus, um mercado ou feira livre, bancos numa praça, um *playground*, o pipoqueiro de frente à escola ou uma esquina podem exercer o papel de tecido conectivo das vidas cotidianas, sendo potencial para novos arranjos sociais (Crawford, 1999).

Ressalta-se, que para que espaços públicos gerem urbanidade é necessário que estejam impregnados de espaço cotidiano. Por outro lado, o bairro, a quadra, a rua ou o bloco de apartamentos jamais serão um objeto urbano dotado de urbanidade sem a existência dos espaços comuns, mas também não o será sem as relações cotidianas, sem o bom dia dos vizinhos, sem o hábito de ir ao comércio local, sem o barulho das crianças ou mesmo dos veículos que passam pela rua, sem o componente surpresa.

Figura 50 - Fragmentos de história trabalhados na cidade contemporânea



Legenda: 1 – edifício singular em Matosinhos, 2 – resquícios da muralha Fernandina no Porto, 3 – Torre dos Ferreiros na Guarda, 4 - Ponte Romana em Salamanca, 5 – Aqueduto em Vila do Conde, 6 – Intervenção particular na Guarda, 7 e 8 – Arte urbana em Valênciam e Guarda.

Fotos do Autor: 1 a 4 e 6 (2019); 5 e 7 (2020)

Assim, além de respeitar a história, os projetos nas cidades contemporâneas devem estimular atividades e principalmente a simbologia obtida por meio das soluções e intervenções citadas anteriormente, permitindo e incentivando a permanência e a continuidade do uso dos espaços, inclusive nos vários horários do dia.

Nesse sentido, o princípio da história se relaciona à dimensão de sentido e sua forma mais simples, a identidade da população com o lugar, um sentimento comunitário, como destaca Esteban (2001). Com isso, prevê-se a recuperação da cidade, a proteção do patrimônio edificado, estabelecendo por meio de elementos do passado da cidade, ligações com o futuro. Além disso, quando o indivíduo se reconhece como parte de um local distinto dos outros, ele não se vê como “cidadão de um lugar banal” (Lynch, 2018, p.127). Vejamos o caso de Brasília, em que a população, apesar de enfrentar severas críticas, fundamentadas ou não, conta sempre com a defesa enfática de suas peculiaridades e qualidades urbanísticas, para o turra dos radicais.

O princípio da história também está relacionado ao senso de orientação, que quando boa, melhora o acesso e alarga oportunidades (Lynch, 2018). É certo que as tecnologias de navegação *on-line*, aplicativos que traçam o caminho sem que necessariamente se saiba mesmo onde está, são uma revolução no orientar-se, mas, medo, confusão e má orientação causados pela ausência do sentido, desconectam a forma urbana dos “níveis psicológicos profundos de segurança e prazer” (Lynch, 2018, p.130).

Nesse sentido, há possibilidades de se utilizar a forma para “ancorar e alargar a orientação”. Por exemplo, uma vez no transporte coletivo, é importante informar ao usuário onde ele está, assim a associação das paradas com elementos da forma urbana, praças, ruas, edifícios singulares, parques, acidentes geográficos, dentre outros é mais que bem-vinda. Tais elementos dotados de valores e conceitos, que aqui chamamos

simplesmente história, fornecem “informações, funções ocultas, úteis e interessantes” (Lynch, 2018, p.135).

Considerações à teoria da boa forma da cidade contemporânea

Assim, de acordo com o exposto, para efeitos deste trabalho, podemos definir como elementos da boa forma da cidade contemporânea sete princípios tão gerais quanto possível e que como tal não ditam soluções físicas particulares (Lynch, 2018). As soluções com base na teoria precisam ser pensadas caso a caso, território a território, comunidade a comunidade. Em resumo, com as principais referências:

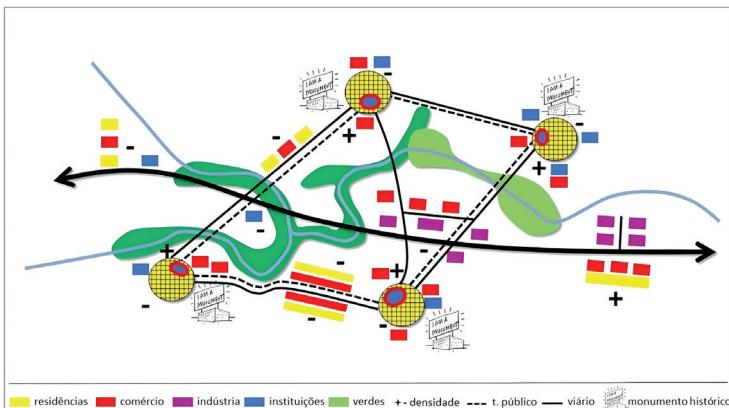
- Uso de densidades adequadas pela adoção de padrões médias e altos para geração de urbanidade e compactação, com controle de seus aspectos negativos (Cheng, 2010; Berghauser Pont, 2009; Southworth; Owens, 1993; Rashid, 2018; Saboya, 2008; Saboya et al, 2015; Mascaró, 1979; Churchman,1999);
- Multiplicação de centralidades, mas não como comunidades isoladas; com usos mistos, ancorados por elementos de referência (edifícios, equipamentos e espaços públicos) servidos pelas redes de transporte de massa (Carvalho, 2013; Puebla; Palomares, 2007; CMP, 2015);
- Corredores urbanos de articulação das centralidades, inclusive, corredores transversais que reduzam e a radialidade do conjunto, sobre os quais se apoiam os sistemas de transportes e o sistema viário hierarquizado (Macedo, 2007; Southworth; Owens, 1993; Talen; Ellis, 2002; Lynch, 2018);
- Criação de estruturas verdes conectadas aos tecidos

consolidados, frentes d'água e principalmente às franjas, tecidos elásticos e áreas residenciais para funções de lazer, amortecimento e produção (Tzoulas et al., 2007; Werquin et al., 2005; Quintas, 2014; Wagner, 2005; Rodrigues, 2011);

- Zoneamento morfológico por meio da distinção dos tecidos e que busque padrões de forma em substituição ao zoneamento funcional (Talen, 2009; CMP, 2006; CMP, 2015);
- Diversidade e variedade pela priorização do mix de usos, tanto quanto possível e mediante soluções de compromisso, com aprofundamento da liberdade tipológica (Carvalho, 2003; Lynch, 2018; Jacobs, 2014; Cataldi, 2018; Pereira Costa, 2015; Strappa, 1995; Larkham, 2006; Moudon, 2015; Kropf, 2017; Karssenberg et al., 2015; Gehl et al., 2006; Talen; Ellis: 2002);
- Valorização da história da cidade para criação de um senso de orientação, pertencimento e de comunidade (Crawford, 1999; Esteban, 2001; Macedo, 2007);

Espacialmente, esses princípios vão compor uma imagem da cidade contemporânea. Nela, usos, atividades e elementos se juntam no emaranhado, objeto do planejador nas próximas décadas, no mínimo com elementos adaptáveis que são o reflexo da sociedade do século XXI.

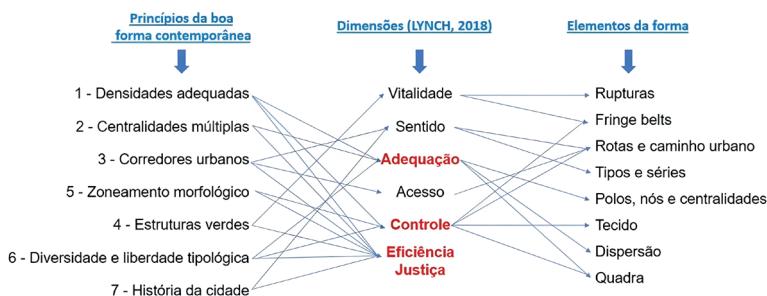
Figura 51 - Desenho esquemático da cidade contemporânea com elementos dispostos conforme a teoria da forma da cidade.



Elaboração própria e ilustração de Venturi et al. (1977).

De muitas maneiras, esses princípios se relacionam às dimensões da boa forma defendidos por Lynch (2018), e ainda aos elementos da forma urbana indicados no capítulo 3, conforme ilustram as conexões da figura que segue:

Figura 52 - Conexões entre princípios, dimensões e elementos da forma urbana.



Elaboração própria e ilustração de Venturi et al. (1977).

Apesar do amplo conjunto de conexões consideradas, com base nas dimensões de Lynch (2018), há uma ênfase especial na adequação, na

eficiência/justiça e no controle. Os dois últimos possuem sete conexões e a adequação, seis conexões. No caso da eficiência e justiça, esses metacritérios, embora não estejam diretamente ligados aos elementos físicos da forma urbana, estão relacionados à busca pela qualidade de vida nas cidades. Trata-se de um direito coletivo difuso que garante conforto, orientação espacial, liberdade de movimento e escolha de residência ideal dentro do contexto urbano (Wilheim, 2000). Assim, esses critérios estão intrinsecamente conectados aos atributos presentes em todos os princípios de uma boa forma urbana contemporânea.

Para a adequação, agora sim guardando conexões diretas com os elementos da forma, ela está diretamente ligada ao fato de as sociedades precisarem produzir estruturas físicas adequadas. Crê-se que desenhos inapropriados de cidades a definem uma distribuição espacial inadequada de pessoas e atividades, resultando em deseconomias, tráfego intenso, restrição de acesso a serviços essenciais, danos ao meio ambiente, desigualdade social e segregação (ONU-Habitat, 2015), já tão comuns à cidade contemporânea.

Estando relativamente clara a importância do controle no ambiente urbano, resta comentar o papel da avaliação contínua, racional e flexível, não obstante à aplicação das normas. Cabendo à avaliação do papel de estudar a solução, gerir os excessos e propor as mudanças que forem necessárias, estando por isso conectadas tanto aos princípios como aos elementos.

Mas teorias podem ser alteradas pelas circunstâncias, sendo “naturalmente preconceituosas e pessoais” e “só as observações neutrais e factuais podem ser universais” (Lynch, 2018, p.300). Cabe assim, que estes princípios sejam utilizados como norte para definição de critérios da avaliação de planos urbanísticos em sua relação com a forma urbana, buscando algum nível de empirismo. Eis o nosso desafio.

5 – TRÊS CIDADES CONTEMPORÂNEAS: ANÁLISES E AVALIAÇÕES

Antes de passarmos aos três casos de análise deste estudo, cabem algumas considerações sobre escalas de atuação e arquitetura e urbanismo.

Escalas de atuação do projeto urbano

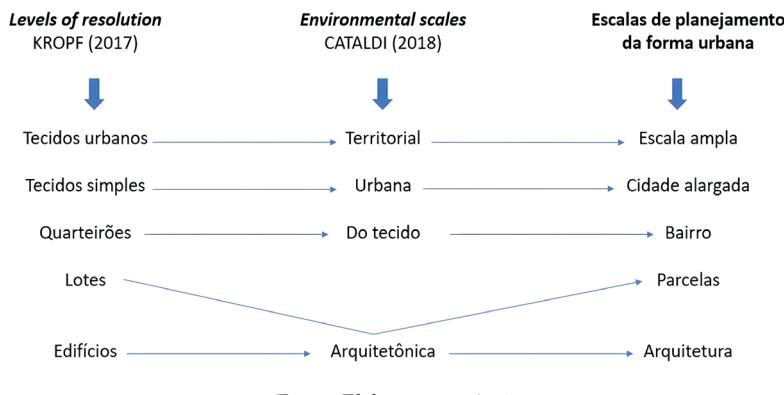
Novamente Kevin Lynch (2018), em sua análise das políticas da forma urbana, propõe sua teoria em “A Boa Forma da Cidade” e destaca apenas duas escalas de trabalho: a escala nacional ou regional, em que as ações dizem respeito a sistemas de cidades, redes nacionais e a distribuição da população e a escala local, se atendo aos padrões intrarregionais de desenvolvimento. Porém, ambas são muito amplas e pouco diferenciáveis, podendo dificultar a análise aqui proposta.

Por essa razão, a leitura feita por Kropf (2017) se diferencia e traz os chamados cinco níveis de resolução (*levels of resolution*): tecidos urbanos, tecidos simples, quarteirões, lotes e edifícios em que cada nível , segue, representa uma redução na complexidade dos elementos envolvidos.

Por outro lado, Cataldi (2018) apresenta o conceito das quatro escalas ambientais (*environmental scales*): territorial, urbana, do tecido e a escala arquitetônica, também, da maior para a menos complexa, ressaltando-se, que os lotes estão incluídos na escala arquitetônica.

Combinando estas duas classificações, este livro indica cinco escalas de trabalho no planejamento da forma urbana: a escala ampla, a cidade alargada, o bairro, as parcelas e a arquitetura.

Figura 53 - Visões distintas das escalas de trabalho em forma urbana



Fonte: Elaboração própria

i. Escala ampla

Relativa à metrópole e à cidade região, estamos aqui tratando da cidade como organismo urbano, aquele formado pela conectividade dos vários elementos e tecidos urbanos conectados, à exemplo daqueles que testemunham o processo tipo-morfológico. São rotas matrizes e planejadas, rotas de conexão que formarão a malha urbana espontânea ou não dos quarteirões, organizadas seguidamente em tecidos e núcleos urbanos conectados por novas rotas de transposição. Em outras palavras polos e núcleos articulados por rotas que se interconectam, estabelecem a malha viária a estruturar a noção região e de território (Pereira Costa, 2004).

ii. Cidade alargada

Relacionada ao município, aproxima-se da escala urbana conforme a classificação de Cataldi (2018). Trata-se de um complexo unitário de edificações (tecido simples), interligado por uma rede de rotas (traçado), cujos cruzamentos hierárquicos (nós e polos) geralmente dão origem a uma melhor qualidade arquitetônica com a adição de edi-

fícios especiais. Aqui a forma urbana apresenta seu desenvolvimento completo, mais ou menos definido por paredes urbanas, franjas ou expansão periférica (Cataldi, 2018). Já Carvalho (2013, 2013) chama-a de cidade alargada por retratar cidade contínua com a sua envolvente periurbana, não importando julgá-la como de ocupação contínua/des-contínua ou conurbada/dispersa, mas assumindo-a tal como ela é.

iii. Bairro

Relativa à unidade morfológica homogênea e reconhecida, é a escala de tecido unitário, na qual o objeto é um conjunto de edifícios construídos como um conjunto em áreas pertinentes individuais (Cataldi, 2018).

iv. Parcelas

Unidades de um loteamento ou projeção, são chamadas “*individual street and house lot*” por Southworth e Owens (1993), sendo intermediária entre o tecido e o edifício. A escala da parcela examina padrões de pequena dimensão tais como seções transversais de rua, configurações de conjuntos de lotes e tipos de construção. No caso de urbanização em blocos isolados, essa escala pode coincidir com a da arquitetura (Cataldi, 2018).

v. Arquitetura

Relativa ao edifício dentro da parcela, a escala arquitetônica é aquela na qual o edifício construído é considerado em suas qualidades mínimas. Suas características dependem da forma do lugar, escolhida com base em um conjunto doméstico e extradomiciliar de atividades (Cataldi, 2018). Entretanto, esse ainda não é o elemento mínimo de análise morfológica e Kropf (2017) ainda a divide em três outras: *rooms, structures e materials*. A primeira delas relacionada aos cômodos da edificação, a segunda às estruturas que sustentam a edificação

e a terceira aos materiais de construção, podendo a análise da forma incidir sobre cada uma delas distinta ou coletivamente. Explicando, um edifício em concreto armado pode ser analisado em função de sua forma geral (altura, áreas livres, aberturas, cobertura), mas também em função de seus *rooms* (quartos, salas, corredores, torres, escadas); aos arranjos de sustentação (alvenarias, pilares, vigas, coberturas), as *structures*, ou simplesmente em função das características específicas do concreto, da madeira, dos tipos de piso, por exemplo, conformando a escala dos *materials*.

Finalmente, tem-se aqui um interessante campo de trabalho para arquitetos, no ensino inclusive, que é a análise de edifícios por meio da morfologia. Todavia, como o objetivo aqui é avaliar processos de planejamento em sentido estrito, concentremo-nos nas escalas ampla e da cidade alargada.

Casos para análise da forma

A dificuldade de se analisar a realidade de uma cidade “implica a sua decomposição num mosaico” (Lynch, 2018, p.152), de maneira que se proceda sequencialmente uma análise e uma síntese dos fenômenos. As análises aqui apresentadas poderiam ser realizadas em um número infinito de cidades, com características e conjunturas várias, entretanto, optou-se pela seleção de alguns casos, em função de três filtros, indicados a seguir:

Figura 54 - Filtros para seleção dos casos a serem avaliados



Fonte: Elaboração própria.

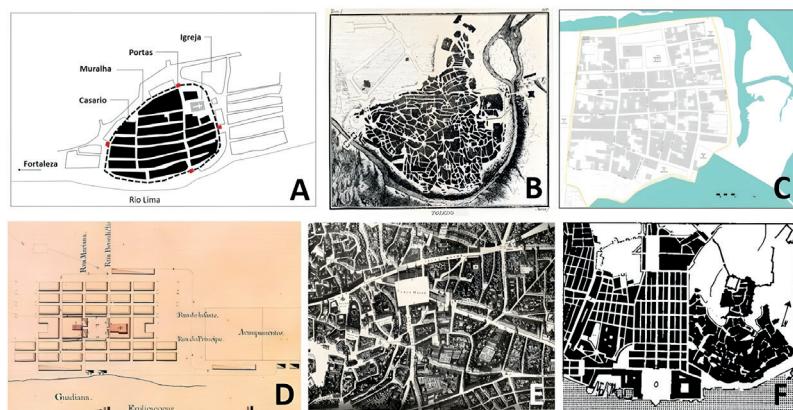
No primeiro filtro, a pesquisa identificou, ao longo de visitas de campo, pesquisas bibliográficas, pesquisas iconológicas e observações in loco, planos produzidos para cidades em continentes distintos, todos pós-crise do petróleo de 1973, marco da cidade contemporânea (ver capítulo 2). Soma-se a isso, a intenção de promover o intercâmbio de ideias entre cidades contemporâneas do Brasil, Portugal e Espanha, uma vez que se crê na existência de raízes comuns entre elas (Bitencourt e Gomes, 2019), como veremos.

Na atualidade, se para Talen (2009), a forma de uma cidade se constrói por meio de códigos, tradições e decisões sob condições locais e se a forma é a materialização dessas condições econômicas e sociais, no Brasil, ela sofre a influência das tradições urbanísticas trazidas pela colonização portuguesa e suas conexões com a América Espanhola nos séculos XVI a XVIII (Queiroz, 2018; Missio; Rivas, 2019). Estamos falando de um processo iniciado com a fundação das primeiras cidades que compunham a base do controle de rotas marítimas (Medeiros, 2013). Em cada novo porto, uma feitoria, um entreposto, fortificação ou vila, de maneira que “(...) a cidade se converteu num instrumento da política régia, fundamental na prossecução de dois objetivos indissociáveis: a consolidação do território e a centralização do poder” (Trindade, 2015, p.62), respeitando os objetivos da política e sempre com programas mínimos, mas de grande eficácia: estruturas defensivas, igreja e casario. Ou seja, estamos aqui tratando de planejamento, distinto daquele que começa a ser praticado depois da era industrial, principalmente quando se inicia a prática do sanitarismo e do zoneamento (Benevolo, 2015; Talen, 2009; Lynch, 2018; Lima Junior, 2003), mas ainda assim, planejamento.

Obviamente, há similaridades com a cidade espanhola, especialmente pelas matrizes romanas, medievais e mouras comuns (Goitia, 1970; Teixeira, 2015). Se embora, na tese tradicional (Holanda, 2004),

para a Coroa Portuguesa o ditame do planejamento era a adaptação à topografia e às condições físicas ambientais do sítio, tendo o traçado como um mediador dessas relações; para a Espanha importava o predomínio militar, a imposição de disciplina e a visão ordenada do cosmos. Contudo, explicam Medeiros (2006) e Teixeira (2015), o objetivo de controle e dominação do território era comum em todos os tempos e em todos os domínios ibéricos, não havendo necessariamente uma relação direta com o traçado. O importante era “(...) conhecer, delimitar, povoar e desenvolver economicamente o território” (Trindade, 2015, p.60).

Figura 55 - Plantas representativas das estratégias de ordenamento espanhol e português



Legenda: A – Viana do Castelo medieval; B – Toledo em 1776; C – Paraty em 2007; D – Vila Real de Santo Antônio em 1776; E – Madrid em 1656 e F – Lisboa pós-terremoto, 1756.

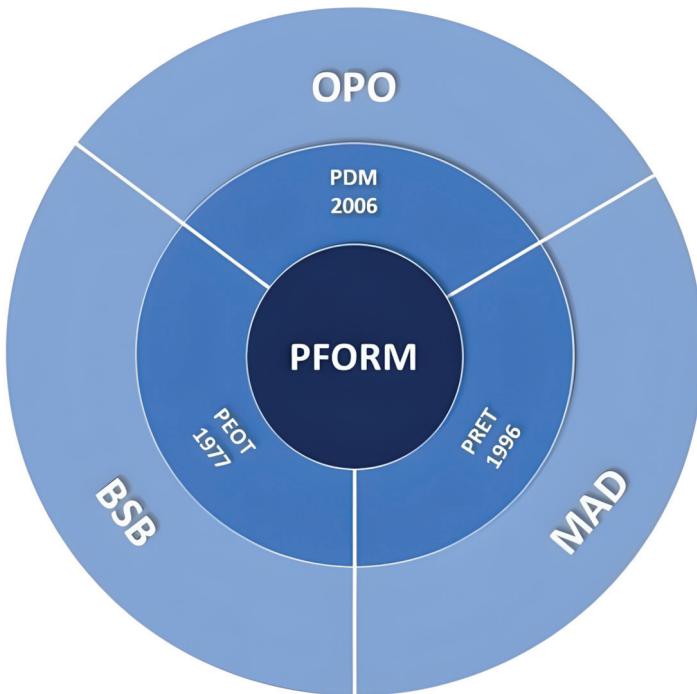
Fontes: Trindade (2015); Ayuntamiento de Toledo (2017); Arquivo Histórico de Vila Real de Santo Antônio (2019); www.pt.wikipedia.org (2020); Del Rio (1990). Bitencourt; Gomes (2019). Adaptados pelo Autor.

Para Trevisan (2009), as “cidades capitais do Brasil”, por exemplo, aquelas fundadas a partir do século XVI, “implantadas na costa e determinadas pelas Cartas Régias”, “os vilarejos jesuíticos e os assentamentos missionários – extremamente regulares e organizados conforme a ordem religiosa (carmelitas, franciscanos etc.), “as vilas pombalinas”, ou mesmo Aracaju, Goiânia, Brasília e Palmas, já no século XX, são todos “assentamentos com intencional organização espacial” (Trevisan, 2009, p.58; Vargas, 2017). No caso específico das Vilas Pombalinas, o plano do Marquês de Pombal (1699-1782) era intensificar a rede urbana da Colônia com cidades novas, guiadas por regulamentos, traçados racionais que proporcionaram expansão populacional, estimulando simultaneamente a ocupação e a defesa do território, o aumento da receita fiscal e a consolidação do controle português (Delson, 1979).

O segundo filtro, foi então, buscar entre as cidades brasileiras, portuguesas e espanholas, planos em que pudesse identificar a apropriação de princípios morfológicos, inclusive conceitos e elementos aqui tratados, cabendo verificar se foram ali de fato considerados.

Finalmente, havendo a disponibilidade de material, passou-se ao estudo de cada uma das cidades, sendo selecionadas Brasília, Madrid e do Porto e respectivos planos (ver a imagem que segue).

Figura 56 - Casos para avaliação



Fonte: Elaboração própria

A análise de cada uma segue um caminho: a evolução histórica – não historiográfica, das soluções de forma das cidades, em interpretação da genealogia de Michel Foucault³², pela apreensão da problemática presente, a partir da investigação em diversos períodos históricos antecedentes.

³² Segundo Moraes (2018) a genealogia em Foucault é dissociativa, quando inexistem essências e identidades eternas, os acontecimentos são múltiplos, heterogêneos e desarticulados; é paródica por destruir os valores e as realidades aceitas, negando vê-los e disruptiva, por não limitar inquirir a verdade, mas também quem a conhece.

Rapidamente, genealogia de Foucault é uma metodologia crítica que busca uma análise das condições históricas e das forças que moldam e influenciam os eventos históricos. É dissociativa, pois não reconhece essências ou identidades eternas, e os eventos são entendidos como múltiplos, heterogêneos e desconexos. Além disso, é paródica, pois questiona e desafia os valores e realidades aceitos, recusando-se a reverenciá-los. Também é disruptiva, pois não se limita a questionar a verdade, mas também quem a detém (Moraes, 2018).

Para Foucault (1972; 1979), as pesquisas, “cartografias, mapas, diagramas que operam uma história problematizadora”, estão a produzir um “pensar interrogante e estabelecido no espanto, no estranhamento, em um exercício constante de demolição das evidências” (Lemos; Cardoso Júnior, 2009, p.353); uma “recuperação de acontecimentos históricos, dos discursos e de suas geografias” (Da Guia, 2018, p.44), como acidentes, eventos que prescindem de interpretação, que busque a multiplicidade do passado para abrir possibilidades no presente.

Nesse contexto, optou-se por modos distintos de relatar a evolução histórica: para Madrid e Brasília o marco para distinção dos períodos são os séculos e/ou décadas, dados os respectivos tempos de existência de cada cidade. Para o Porto, são utilizados os períodos morfológicos, em que plantas históricas definem períodos evolutivos, mas com datas mais flexíveis (Pereira Costa, 2015; Oliveira, 2013).

Depois, para a realização das análises foi utilizada a metodologia PFORM (plano + forma), apoiada nas dimensões da Teoria da Boa Forma da Cidade de Kevin Lynch e trazidas ao contexto da cidade contemporânea, tendo definidos alguns critérios, considerando que, analisar as formas é importante e planejar a cidade por meio delas é possível Bitencourt, 2020).

O primeiro deles, a indicação de objetivos que deixem claro a opção pela adoção da forma urbana como elemento estrutural dos planos analisados. Quanto ao zoneamento, a boa forma implica a adoção de padrões morfológicos, como estratégia para melhorar a eficácia do instrumento, ao invés da adoção de padrões funcionalistas. Também, a criação de corredores urbanos, principalmente, transversais, com priorização do transporte público. No caso do verde urbano, verificou-se a adoção de infraestruturas verdes.

Também se levou em conta o uso de densidades médias adequadas, com o intuito de criar novas centralidades, para se obter a tal configuração descentralizada alternativa. Por fim, as análises empreendidas, verificaram a previsão de implantação de diversidade e adaptabilidade nos usos e ocupação do solo e a utilização da história da cidade como elemento central para construção de um vínculo de identidade e união da população com a cidade (Macedo 2007, Crawford, 1999; Esteban, 2001).

Na interpretação dos resultados, ao se extrair sentido das informações de maneira mais ampla possível (Creswell, 2010), procedeu-se a verificação de relações entre critérios-princípios-elementos da forma urbana, conforme o quadro que segue, excluindo o critério dos objetivos, mais relacionado às questões de coerência interna dos planos (Oliveira, 2011).

Quadro 4 - Relação critério-príncipio-elementos

Critério de avaliação	Príncípio da Boa Forma	Elementos da forma urbana
Objetivos do plano	NA	NA
Zoneamento		
Padrão macro da cidade	Zoneamento morfológico	Regiões e períodos morfológicos, tecidos e organismos
Desenvolvimento Urbano	Densidades adequadas	Tecidos, tipos e quadras
	Centralidades múltiplas	Polos, nós e centralidades
	Corredores urbanos	Caminhos e rotas
	Estruturas verdes	<i>Fringe belts</i> e rupturas
	Diversidade e liberdade tipológica	Tipos, séries e quadras
	História da cidade	Marcos, bairros e modelos

Fonte: Elaboração própria

No que trata da atribuição das notas, a PFOM (plano + forma) as reduz à 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 Quadro 5, o plano deve revisar seus conceitos se o somatório for igual ou menor que 2, pois não considera a forma urbana. Deve-se fazer ajustes profundos se estiver entre 3 e 6, considerar ajustes parciais se estiver entre 7 e 9, e se for maior ou igual a 10, o plano em questão considera totalmente a forma da cidade, devendo buscar constante inovação no assunto caso queira continuar nesse caminho, considerando-se o aspecto efêmero do planejamento.

Quadro 5 - Enquadramento dos resultados da avaliação PFOM para a forma da cidade

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

Fonte: elaboração própria

A Matriz 1 é a que foi utilizada para avaliação dos planos.

Matriz 1 – Formulário para avaliação PFORM

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

Notas 1 = atende, 0 = atende parcialmente, -1 = não atende

11

Fonte: elaboração própria

Como poderá ser observado adiante, tais relações estão diluídas nas considerações a cada plano e também nas diversas figuras com detalhes de cada cidade avaliada. Roga-se atenção a elas!

Brasília: uma metrópole qualquer

Brasília é originada no planejamento urbano funcionalista, característico da primeira metade do século XX. Após a sua fundação em 1960, ela evoluiu de um canteiro de obras para uma grande cidade em menos de 60 anos. Segundo Bruand (2012), um retrato crítico e coetâneo da construção e transferência da capital do Brasil, a cidade foi concebida politicamente como um fermento para o desenvolvimento e povoamento de zonas até então abandonadas do Brasil. Foi Local de convergência das diversas regiões visando à integração e unificação do país, tanto em aspectos políticos quanto econômicos (Steinberger, 1999).

A implantação da cidade, acompanhada pela abertura de estradas, desempenhou um duplo papel material e simbólico, esse último traduzindo as possibilidades do país, a união nacional, sua grandeza e vitalidade. Com essa motivação e objetivo, o então presidente Juscelino Kubitschek idealizou a nova capital do Brasil como meta-síntese de seu governo (1956-1960), dando-lhe uma roupa nova, moderna, com Lúcio Costa na autoria do projeto urbanístico e Oscar Niemeyer na dos projetos arquitetônicos dos palácios e primeiros prédios públicos. Nesse sentido, a busca da monumentalidade foi a regra, inclusive destoando de algumas características universais e racionalistas defendidas pelos modernistas tradicionais, como veremos adiante.

É oportuna a descrição do sítio para compreender o projeto da cidade, já que Lúcio Costa, em certa medida, apropria-se dele como princípio norteador do projeto, conforme salienta o próprio em sua memória descritiva do plano piloto de Brasília:

“1 – Nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz.

2 – Procurou-se depois a adaptação à topografia local, ao escoamento natural das águas, à melhor orienta-

ção, arqueando-se um dos eixos a fim de contê-lo no triângulo equilátero que define a área urbanizada” (Costa, 1991).

A exemplo dos antigos planos do Brasil Colônia, para Carpintero (1998), o gesto primário é na verdade a leitura da topografia, um tipo de apropriação da monumentalidade existente no próprio sítio. Tal fato foi uma diferença significativa na comparação da proposta vencedora com as demais apresentadas no concurso para a concepção do plano piloto de Brasília.

Realizado em 1956 pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil – IAB, o concurso, segundo Bruand (2012), atraiu a elite da arquitetura brasileira e muitos jovens profissionais, que se lançaram ao concurso de maneira entusiasmada. Todos os projetos apresentados seguem, nas palavras de Portoghesi (2002), a chamada “escritura sagrada do racionalismo”, ditada pelos CIAM – Congressos Internacionais de Arquitetura moderna. Uma dessas características é a definição racional de setores relacionados a cada uma das funções urbanas defendidas: habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito e circular (Benevolo, 2015; Koop, 1990).

Outra característica, a supressão da rua tradicional e sua substituição por blocos isolados e dispostos sobre a superfície quase virgem da grande formação vegetal do cerrado brasileiro. Segundo Silva (1997), o projeto e a construção da nova capital do Brasil, traziam a intenção de contribuir para a transformação da sociedade brasileira³³, sendo a forma e a organização urbana instrumentos de mudança social, servindo, portanto, de modelo para o progresso do país.

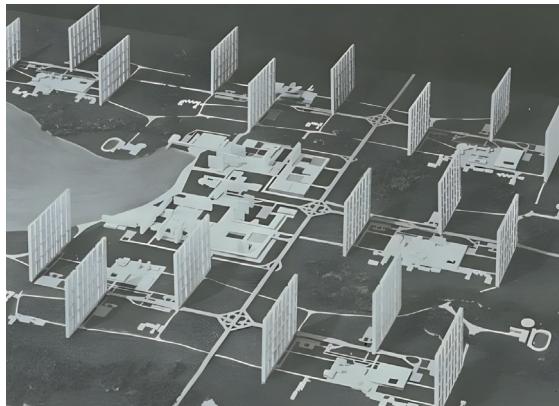
³³ Segundo KOPP (1990), o objetivo de Le Corbusier, suas teorias, escritos, croquis e projetos, embora buscando sem muito efeito, se distanciar da política, também era reorganizar a sociedade, sendo a sua contribuição para tal muito maior que seus colegas alemães e soviéticos. Brasília, pelas linhas de Lucio Costa, é um importante testemunho dessas ideias.

Por outro lado, a relevância da apropriação do sítio na proposta de Lúcio Costa era, segundo entendimento do júri, a única desenvolvida para uma capital: “projeto claro, direto e fundamentalmente simples” (Castro, 1957, p.13; Carpintero, 1998).

Como destaca Gonsales (2002, p.10), a proposta de Lúcio Costa, apesar da adaptação à topografia, é “bastante clássica”, com a área urbanizada contida em triângulo equilátero que “não prevê nenhum crescimento”. O plano é estático, apresentando-se como “obra arquitetônica acabada” que não pode ser submetida a qualquer alteração.

Comparemo-la com a proposta de Rino Levi e seus associados, extremamente focada na construção de uma cidade modernista clássica, com o centro administrativo isolado pelo zoneamento monofuncional. Dessa maneira, seriam grandes blocos de trezentos metros de altura, formados por oito torres de setenta pavimentos, acessadas por elevadores super rápidos, conectados por passarelas. Esses edifícios seriam ruas verticais dispostas em uma rede viária simples e pouco hierarquizada, próximos dos quais as demais edificações, palácios e outros edifícios públicos pareciam subalternas (Bruand, 2012).

Figura 57 - Maquete da Proposta para Brasília. Rino Levi e Equipe

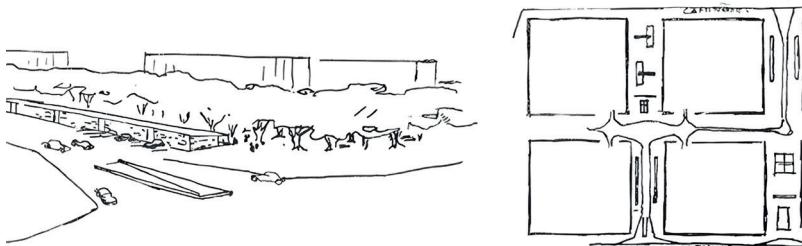


Fonte: Acervo Digital Rino Levi. FAU/PUC Campinas (1957)

Descartados os aspectos técnicos, construtivos e estruturais, a crítica que se faz à concepção de Rino Levi passa pela relativização da preponderância do Estado sobre os cidadãos, algo importante quando se constrói a capital de um país. Também importa a extrema dependência do espírito comunitário que a proposta indica: como seria o convívio das pessoas nos colossais blocos da proposta?

Em ambos os planos destacam a separação das funções urbanas e a exaltação dos espaços verdes a desempenhar o papel de elementos isoladores, conforme princípios da *Cité Industrielle*, de Tony Garnier, de 1917 (Choay, 1979, p.163). Exaltam ainda a aplicação dos princípios franceses da técnica rodoviária, para a eliminação dos cruzamentos; a separação entre tráfego de passagem, de velocidade, em pista central, do tráfego local, de acesso às áreas residenciais, as Asas Sul e Norte. Também houve a segregação do pedestre, no interior da superquadra, unidades urbanísticas criadas, um exemplar aberto e rival da quadra industrial (Panerai et al., 2013), que num grupo de quatro, acrescidas de comércios locais e de equipamentos comunitários em meio a muito verde, formaria uma unidade de vizinhança.

Figura 58 - Unidade de Vizinhança do plano piloto de Brasília. Croquis de Lucio Costa (1957)



Fonte: Costa (1991)

Esse modelo formal se repete vinte e quatro vezes ao longo do Eixo Rodoviário Norte-Sul, que aproxima a proposta das unidades da cidade jardim de Ebenezer Howard (1850-1928), sem distanciar-se da cidade linear de Arturo Soria Mata (1844-1920)³⁴ e do funcionalismo de Le Corbusier. De leste a oeste corre o Eixo Monumental com os prédios públicos governamentais.

Quanto a execução do projeto, em um primeiro momento, entre os anos de 1957 e 1961, houve a implantação da cidade como base física por meio da instalação da Praça dos Três Poderes e da Esplanada dos Ministérios, local dos principais edifícios públicos federais, parte da Asa Sul e início da Asa Norte, ou seja, os elementos constituintes do plano piloto

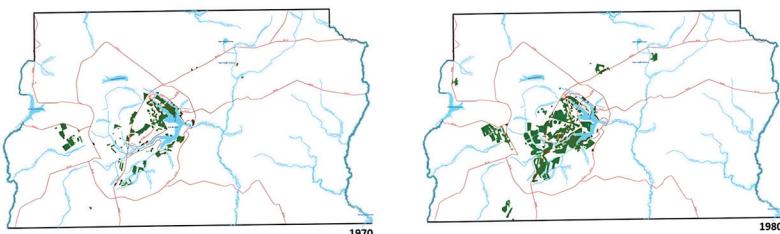
³⁴ Ebenezer Howard foi o urbanista inglês responsável pelo conceito geral de cidade-jardim, de 1898: pequenas unidades autônomas circulares, interconectadas e localizadas em meio ao ambiente natural. Soria Mata, espanhol, foi autor do projeto da *Ciudad Lineal*, de 1875, com desenho urbano disruptivo em relação ao modelo de cidade convencional, também composta por unidades urbanas reproduzíveis, dispostas ao longo de uma linha, em tese, infinita.

de Brasília. Isso representou, do ponto de vista ambiental, um grande desmatamento do cerrado natural e inúmeras ocupações populares nas proximidades do núcleo original. Após essa fase, mudanças e crises políticas agitaram o Brasil e colocaram em ritmo lento a construção da nova capital, inclusive com rumores de abandono do projeto e retorno ao Rio de Janeiro (Carpintero, 1998).

Nas décadas de 1970 e 1980, ocorreu a efetiva ocupação do Plano Piloto e expressiva expansão das cidades satélites, ocupações periféricas para assentamento de populações migrantes, em geral, de baixa renda (Bitencourt, 2005). Entre elas, Taguatinga, Gama e Sobradinho e Ceilândia tornaram-se maiores que a ocupação principal, resultado tanto da oferta de habitações pelo poder público, quanto de ocupações de fundos de lotes e invasões. Acontece também, neste período, as ocupações do Lago Sul e Lago Norte, nas penínsulas resultantes do deslocamento para leste e aproximação do projeto original e relação ao Lago Paranoá³⁵, além algumas “invasões” na região do Plano Piloto. Ao final da década de 1980, o Guará é construído e a Asa Norte começa a ser ocupada de fato. Nota-se a execução de obras viárias de porte, e consequente expansão das áreas do Distrito Federal e de seu Entorno, onde o mercado imobiliário teve relevante papel neste processo de periferização, principalmente quando encontrava demanda para ocupação dos pontos mais distantes e isolados.

³⁵ Segundo Carpintero (1998, p.163), “o deslocamento para leste da intersecção e do eixo rodoviário” foi sugerido pela banca julgadora do concurso de Brasília e “é talvez de todas as modificações a mais significativa pelas consequências que produziu”.

Figura 59 - Mancha urbana do Distrito Federal, 1970 e 1980



Fonte: Imagens da SEDUH-DF (2020), adaptado pelo Autor

Na escala do território, o planejamento da cidade em escala ampla sempre esteve em segundo plano. Política essa, prognosticada nas palavras de Lúcio Costa (1991) ainda no relatório do projeto de 1956. Segundo o autor, a cidade propriamente dita, ou seja, o plano piloto, não seria consequência do planejamento regional, mas sua origem, o que exigiria o subsequente desenvolvimento planejado da região.

Posteriormente à sua implantação, houve algumas iniciativas de planejamento patrocinadas pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU (Brito, 2009), entre elas o Código Sanitário (Lei 5027, de 1966) e o PLANIDRO de 1970. Esse último ensejou a construção da EPCT - Estrada Parque Contorno, sob o divisor de águas da bacia do lago Paranoá, às margens do qual, por exigência do edital, todos os projetos foram idealizados.

Com a justificativa precípua de proteger as condições ambientais da nova capital (IPEA/UnB/UFRJ, 2002), a EPCT será na verdade, por muitos anos, o limite de expansão das cidades satélites, melhor dizendo, aqueles assentamentos destinados a abrigar os mais pobres, que ficariam inteiramente fora dos limites da bacia do lago Paranoá. Constitui-se assim, no “anel sanitário em seu sentido amplo”, em que, “a preservação das condições ambientais justificava a exclusão social” (Carpintero, 1998, p.195).

Apenas em 1977, o planejamento em escala territorial foi tratado de maneira sistemática pelo PEOT - Plano Estrutural de Organização Territorial. Esse foi sucedido pelo POT - Plano de Ocupação Territorial, de 1985, pelo POUSO - Plano de Ocupação e Uso do Solo, de 1986 e pelos PDOT - Planos Diretores de Ordenamento Territorial de 1992, 1997 e 2009, todos mantendo as tendências de expansão lançadas pelo PEOT, ratificadas e reforçadas, sugerindo a formação de um aglomerado urbano à sudoeste, guardando forte relação centro-periferia com o Plano Piloto de Brasília³⁶.

Paviani (1989) identifica o padrão espacial e social da cidade, que se assemelha ao observado em outras cidades brasileiras. Em Brasília, assim como em outras metrópoles, as mudanças socioeconômicas e políticas não afetam significativamente a distribuição justa dos recursos sociais. Como resultado, as cidades brasileiras se tornam locais de segregação socioeconômica e espacial, onde os privilegiados ocupam áreas valorizadas e desfrutam das melhores oportunidades, enquanto os menos favorecidos são excluídos do acesso à terra, moradia, educação e empregos bem remunerados, sendo relegados à periferia tanto social quanto espacialmente.

Posteriormente, no documento “Brasília Revisitada” (Costa, 1987), Lucio Costa, recomenda a criação de novas áreas de expansão dentro ou nos limites do Plano Piloto, como maneira de preencher os vazios mantidos entre o centro urbano e as cidades satélites (Brito, 2009). O “Brasília Revisitada” faz parte da documentação do processo

³⁶ Um esclarecimento à organização territorial: o Distrito Federal (DF) é uma unidade federativa do Brasil. Sua organização territorial é única, sendo vedada a divisão em municípios, compreendendo tanto o Plano Piloto de Brasília, onde estão localizados os principais órgãos do governo federal, quanto as chamadas cidades satélites. É comum dirigir-se ao conjunto urbano total, simplesmente como Brasília (Bitencourt, 2005).

de tombamento federal do conjunto urbanístico da capital, consumado em 1990, com a inscrição no Livro do Tombo Histórico pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN. No mesmo ano a cidade recebeu o título de Patrimônio Cultural da Humanidade, o primeiro conjunto urbano do século 20 reconhecido como tal.

Dentre as áreas previstas para expansão, a primeira delas implantada foi o Setor Sudoeste, entre a Asa Sul e a EPIA, sendo destinado às classes de renda mais elevadas. As outras áreas como o Setor Noroeste e os assentamentos além do lago Paranoá serão implantados nas décadas seguintes, quase todos sob a mesma lógica: classes de alta e média rendas, adjacentes ao núcleo original, como veremos adiante. Em outras palavras, manteve-se a segregação socioeconômica e espacial na cidade, em que onde os mais ricos vivem em áreas valorizadas e alcançam as melhores oportunidades. Além disso, reforçou-se o crescimento de um tecido contínuo, ainda assim fragmentado e difuso, conforme a classificação (Southworth; Owens, 1993) – ver capítulo 2.

Já na década de 1990, foram criados diversos novos assentamentos urbanos de baixa renda, como o Riacho Fundo 1 e 2, Paranoá, Recanto das Emas, entre outros, alguns já dentro dos limites da EPCT. Muitos deles sobre áreas verdes até então disponíveis, indicando nova política que prezava pela flexibilização da legislação urbanística e ambiental, permitindo o reparcelamento de terrenos de chácaras (10.000 e 20.000 metros quadrados) do chamado cinturão verde da cidade.

Na mesma década, consolidou-se o adensamento urbano dos municípios da região do Entorno do Distrito Federal, já nos territórios dos estados de Goiás e Minas Gerais. Isso dá início à aglomeração metropolitana propriamente dita, tal como se apresenta nos dias atuais. Alguns desses municípios originalmente, eram centros secundários de base agroeconômica (Luziânia, Formosa, Corumbá de Goiás, Abadiânia, Alexânia e Planaltina) que, em função de sua proximidade, serviram

de apoio na construção de Brasília, fornecendo mão de obra, serviços e materiais de construção. Outros surgiram de ocupações dos anos 1980 e 1990, ocorrendo o desmembramento do território dos municípios existentes, em função da relevância que adquiriram tais áreas urbanas: Cidade Ocidental, Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Águas Lindas e Planaltina de Goiás.

São também dessa época, os assentamentos privados horizontais voltados às mais diversas faixas de renda, chamados condomínios. Esses loteamentos surgiam à medida que o mercado imobiliário se aproveitava da pluralidade de regimes jurídicos das terras que constituíram o quadrilátero do Distrito Federal: terras não discriminadas, terras públicas adquiridas em comum e não submetidas a um processo legal de divisão ou arrendadas para uso rural (IPEA/UnB/UFRJ, 2002). Muitas desses condomínios se instalaram sem nenhum critério, em áreas de interesse e preservação ambiental, aproveitando-se da falta de fiscalização (Bitencourt, 2005). Hoje, eles ocupam grandes porções do território do Distrito Federal, concentrando-se nas porções nordeste, leste e oeste.

A partir do ano 2000, extensa rede viária foi implantada no entorno do Plano Piloto: duplicação de rodovias, obras viárias de grande porte, construção de viadutos que facilitaram o acesso às localidades periféricas, estimulando o uso do transporte individual, elevando a frota de veículos particulares à marca de um milhão de unidades em 2008. Vale mencionar também, em 2000, o início da operação do Metrô-DF, que partindo da Rodoviária do Plano Piloto, atinge as cidades do Guará, Águas Claras, Samambaia e Taguatinga. Apenas em 2008, o metrô chegou à Ceilândia.

A construção e inauguração da terceira ponte sobre o Lago Paranoá, a denominada Ponte JK, em homenagem ao criador da cidade, consolida de vez as ocupações do Lago Sul, Paranoá, Jardim Botânico e São Sebastião, que constituem o vetor leste da expansão urbana. Houve

no período, alguma articulação dos fragmentos urbanos dispersos pelo território, entre áreas rurais e de proteção ambiental, mas isso se deu, consolidando um modelo que exigirá cada vez mais investimentos em infraestrutura urbana e transporte.

Na mesma década de 2000, o Governo do Distrito Federal inicia o processo de regularização lenta e casuística dos assentamentos precários de baixa renda (Vila Estrutural, Telebrasília, Sol Nascente, Pôr do Sol, Mestre D'Armas, Porto Rico, Vale do Amanhecer, Itapoã) e também dos condomínios irregulares de classe média e alta, surgidos nas décadas anteriores. Esse processo duraria

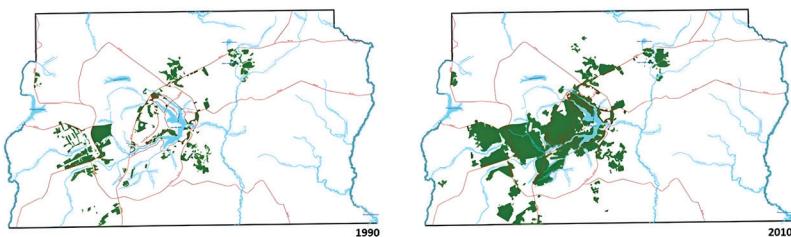
Finalmente, em 2009 tem início a ocupação da última grande área no interior do perímetro de tombamento do Plano Piloto, com a licitação das primeiras projeções do Setor Noroeste, também previsto no “Brasília Revisitada” (Costa, 1987). Notadamente residencial, foi destinado mais uma vez às classes ainda mais abastadas da Capital, entre a asa Norte e a EPIA. É desse mesmo ano, a promulgação do Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT e de 2011, do Plano Diretor de Transportes Urbanos – PDTU³⁷.

A partir de 2010, o crescimento econômico do Brasil da primeira metade da década contrasta com a interrupção de obras importantes e serviços básicos devido a uma forte crise política com prisão de governadores e ameaça de intervenção federal. Também não tiveram sucesso as estratégias de ocupação e adensamento de eixos de transporte do PDOT - 2009, articulação de centralidades periféricas, implantação de polos de serviços diversificados e centros de atividades, comércio de bens e serviços, associados à habitação e atividades âncora previstas (Distrito

³⁷ Lei Distrital Nº 803, de 25 de abril de 2009 e Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011, respectivamente.

Federal, 2009). Mantém-se constante o espraiamento e a fragmentação do espaço urbano.

Figura 60 - Mancha urbana do Distrito Federal, 1990 e 2010



Fonte: Imagens da SEDUH-DF (2020), adaptado pelo Autor

Àquela altura, a aglomeração urbana formada pelo Distrito Federal e o seu Entorno já é reconhecida como uma metrópole nacional³⁸. Até a década de 2010, havia discordância de técnicos e acadêmicos a essa classificação, principalmente pela ausência do fenômeno da conurbação e pela preponderância do setor terciário em detrimento do setor secundário. Entretanto, parafraseando Santos (2007), devido à crescente influência da ciência e da tecnologia, as atividades terciárias tornaram-se fonte essencial de poder e acumulação em todo o mundo. Com a dispersão do trabalho em todo o planeta, a produção tornou-se independente do consumo, o que significa que tanto faz onde se produz ou se consuma.

Como adiantado, a ela se conectam vinte e dois municípios, que pela Lei Federal Complementar nº 94/1998 e alterado pela Lei Com-

³⁸ As metrópoles nacionais são aquelas relacionadas aos demais núcleos nacionais, polarizando-os ou não, mas tendo as redes físicas e invisíveis como meio de relacionamento, concentrando funções de comando e coordenação (Moura, 2009, p.81).

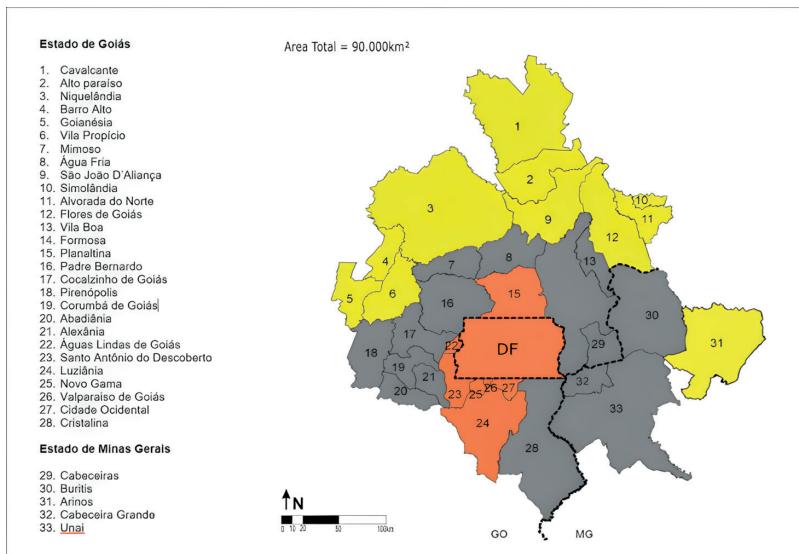
plementar nº 163/2018³⁹, criando-se a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, um agigantado aglomerado metropolitano de aproximadamente 90.000km² (IBGE, 2010), cujo objetivo era estabelecer mecanismo institucional para tratar os problemas regionais. Entretanto, ainda são necessários esforços para a concretização desse objetivo: seus sistemas de gestão metropolitanos são incipientes e existe fraca articulação para governança. Segundo Costa (2013), trata-se de uma instância de gestão que carece de recursos, programa, plano e articulação política para implementar políticas territoriais regionais e metropolitanas.

O transporte público metropolitano é reflexo dessa ausência de articulação e as políticas aplicadas ainda não foram suficientes para trazer resultados transformadores. Excesso e sobreposição de linhas, as limitadas possibilidades de integração e projetos que nunca avançam no tempo e no espaço, ainda não concretizaram Brasília como um centro de desenvolvimento regional, aliás, um aspecto ressaltado no PEOT-1977.

Assim, ao contrário do sonho de cidade diferenciada e revolucionária, Brasília se transformou em uma metrópole qualquer, terciária, como evidenciou Paviani (1989), polarizada pela cidade projetada e preservada em suas escalações básicas: residencial, monumental, gregária e bucólica (Gorovitz, 1985). Diz respeito, pois, a um espaço de características urbanas que se distingue não só pelo tamanho, mas pela difusão das atividades, das funções e de grupos interdependentes (Castells, 2000). Esse conjunto, como outros do Brasil e da América Latina, irradia as definições e os preceitos da sociedade, o que faz por meio de configuração dispersa, fragmentada e segregada social e configuracional.

³⁹ Regulamentada pelo Decreto nº 2.710/1998, alterada pelo Decreto 7.469/2011 e pela lei complementar nº 163/2018 que lhe acrescentou mais 12 municípios.

Figura 61 - Delimitações metropolitanas do DF e Entorno



Legenda: Em laranja os municípios da Área Metropolitana de Brasília (CODEPLAN, 2014), que acrescida dos municípios em cinza, compõe a antiga RIDE, conforme Lei Complementar nº 94/1998, acrescidos dos municípios em amarelo, segundo a Lei Complementar nº 163/2018 vigente.

Fonte: Execução do mapa Rayssa Freitag (2018)

O PEOT – Plano Estrutural de Organização Territorial do DF

Como dito, se antes ações eram segmentárias e focadas na preservação das condições ambientais, em 1977, o planejamento urbano em escala territorial começou a ser tratado de maneira sistemática no Distrito Federal. Foi quando, o Plano Estrutural de Organização Territorial, chamado aqui, simplesmente PEOT-1977, fruto de um convênio entre Governo do Distrito Federal (GDF) e a Presidência da República (PR), contando ainda com técnicos da Companhia de Água e Esgotos de Brasília (CAESB) e da extinta Empresa Brasileira de Planejamento de

Transporte (GEIPOT), foi elaborado, sendo aprovado no ano seguinte.

O Plano estava integrado ao II Plano Nacional de Desenvolvimento – PND e ao Programa Especial para a Região Geoeconômica de Brasília - PERGEB. Ainda sem considerar toda a relação simbiótica entre a capital e região (Steinberger, 1999), o PEOT-1977 interligava propostas para a periferia do Distrito Federal, que já começava a tomar forma.

Admitindo uma população máxima de 2,4 milhões de pessoas para o DF, considerando a capacidade de abastecimento de água à época, o PEOT-1977 era um “plano de cunho eminentemente territorial, que definiu a estrutura urbana da Capital e influenciou seguidamente todo o processo de planejamento” (Oliveira; Lopes, 2008, p.158). Trata-se, como destaca Brito (2009, p.151), de “uma leitura realmente nova”, vinculando as futuras ocupações a um sistema de transporte de massa e às condições para abastecimento de água e esgotamento sanitário, topografia, usos, “buscando quantificar as limitações em termos de custos” (Oliveira, 2008, p.86).

Quanto à indicação dos objetivos, o documento do PEOT-1977 indica um único objetivo, nomeado como tal:

“Assegurar as condições para o desenvolvimento das funções político-administrativas da Capital da República, proporcionando à sua população condições adequadas de qualidade de vida” (SEPLAN/GDF, 1977a, p.145).

Costa (2011) indica como finalidade do PEOT-1977:

“(...) propor uma ocupação equilibrada do DF, determinando alternativas para as áreas de expansão urbana, a fim de eliminar gradativamente a estrutura polinucleada e construir um tecido urbano que minimizasse os custos do transporte urbano, da mobilidade e da infraestrutura” (Costa, 2011, p.6).

Já Veloso Filho (1986, p.54), faz uma espécie de compilação do que seriam outros supostos objetivos distribuídos pelo documento:

- Identificação das áreas do DF mais adequadas à urbanização e a outras destinações;
- Estabelecimento das áreas de trabalho e habitação dentro da zona de expansão urbana;
- Identificação da melhor alternativa da expansão urbana em termos de transportes, abastecimento de água e esgotamento sanitário.

Seguindo, parece haver consistência no método de elaboração e escolha das três alternativas de expansão da cidade, previstas no PEOT-1977, surgidas, nas palavras de Brito (2009), da avaliação objetiva da cidade.

A alternativa A1 propunha o aprofundamento das tendências de então: a simples solução dispersa, com núcleos espalhados fora da bacia do Paranoá, distantes do Plano Piloto. Essa configuração, agravada pelo pequeno porte dos núcleos propostos, reforçariam a tendência centralizadora do Plano Piloto, no que trata de empregos e serviços, resultando em dependência (SEPLAN/GDF, 1977a). Haveria assim, a necessidade de ampliação de equipamentos e elevação dos custos na implantação de infraestruturas de saneamento e transporte. A alternativa foi descartada pelo aspecto continuista. Paradoxalmente, sua solução continuou sendo aplicada pelo Governo do Distrito Federal nas décadas seguintes, quando se implantou as cidades de Santa Maria, em 1992, e São Sebastião, em 1993, ambas em áreas distantes do centro, fora dos limites da EPCT.

Na alternativa A2 é proposto um grupo de quatro novos núcleos habitacionais, para além da EPCT, que deveria receber mais de 960 mil novos moradores entre as rodovias BR 040, sentido Belo Horizonte/Rio

de Janeiro e a BR 060, sentido Goiânia/São Paulo. Tratava-se da:

“(...) criação de uma estrutura urbana densa e concentrada (...), beneficiando-se de uma economia de aglomeração” que “torna possível a implantação de atividades econômicas e consequente geração de empregos (...) assegurando aos novos assentamentos um maior grau de auto-suficiência” (SEPLAN/GDF, 1977a, p.159).

A alternativa A2 ainda previa a possibilidade de se implantar um sistema de transportes de massa, potencializado pela proximidade dos núcleos futuros e tendo como extremos as cidades de Gama/Taguatinga e o Plano Piloto. A alternativa também previa a implantação de universidades e centros de pesquisa, cuja contribuição para o sistema de esgotos “é pouco significativa”, não havendo comprometimento da bacia do Lago Paranoá (SEPLAN/GDF, 1977a, p.160). Mais tarde, essa alternativa será utilizada para a demarcação pelo Governo dos núcleos de Samambaia (1989) e Recanto das Emas (1993).

Já a alternativa A3 também envolve uma estrutura urbana concentrada, muito parecida à alternativa 2, mesmo contingente populacional inclusive, mas a sudoeste do DF, no sentido da cidade de Santo Antônio do Descoberto/GO, saída para Goiânia e São Paulo. Mantinha o sistema de transporte de massa passando por Taguatinga, mas sem alcançar a cidade do Gama, que permaneceria fisicamente isolada. Outra diferença fica por conta do maior número de novos núcleos habitacionais, agora são oito, cinco deles instalados nos terrenos em que hoje está a cidade de Samambaia, outro nas atuais expansões do “Setor O” da Ceilândia e dois localizados internamente à EPCT, um deles no mesmo sítio onde se localiza a cidade de Águas Claras.

Visando a seleção da melhor entre as três alternativas de estrutura urbana, o plano apresenta uma complexa metodologia (Bitencourt,

2020), em que as diversas entidades envolvidas na sua elaboração, GDF, CAESB, GEIPOT e PR)⁴⁰, atribuem notas em função de critérios ponderados por metas, conformando uma espécie de avaliação interna. Dessa avaliação, emergiu a alternativa A2 “como a mais adequada ao desenvolvimento urbano e regional do DF” exatamente por convergir as posições dos outros órgãos de planejamento envolvidos”, além das “qualidades técnicas”, “custos de implantação” e “benefícios sociais” (SEPLAN/GDF, 1977a:177) que ensejaram uma proposta final.

Essa proposta final indicava áreas de expansão no mesmo platô onde hoje se encontram as cidades de Samambaia e Recanto das Emas, além da localidade Ponte de Terra, no Gama e Águas Claras, já dentro da bacia do Paranoá. Ela apontava o eixo sudoeste como vetor de crescimento do Distrito Federal, sendo prenunciadora da constituição de uma futura aglomeração urbana, partindo do conjunto Ceilândia-Taguatinga e que englobaria o Gama, estendendo-se até o município de Luziânia/GO, com população prevista para 1,5 milhão de habitantes (SEPLAN/GDF, 1977a). Para essa aglomeração, o PEOT-1977 procurou assegurar “um mínimo de ordenação, controle e flexibilidade”, dada, entre outros, a “indeterminação do futuro” (SEPLAN/GDF, 1977a, p.210).

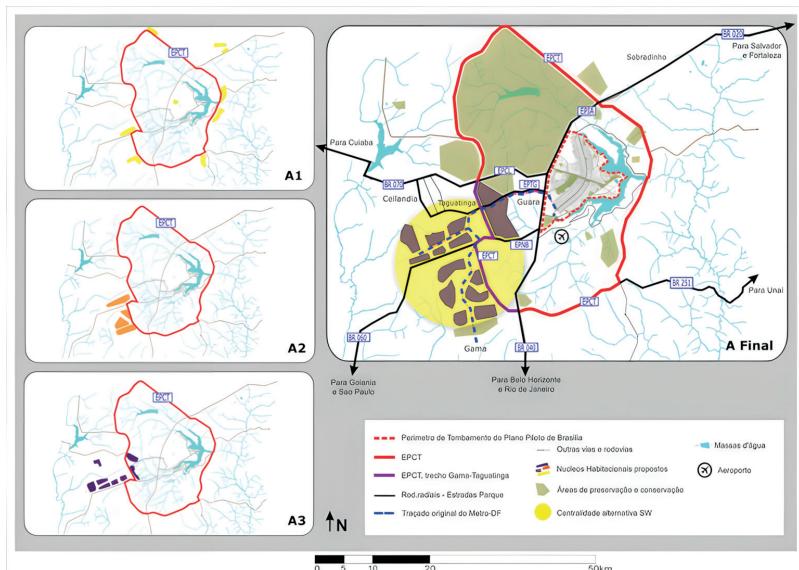
Houve também a provisão de um sistema de transporte de massa bifurcado, conectando o Plano Piloto à Ceilândia e ao Gama, sistema esse que atravessaria o conjunto de núcleos com uma faixa de servidão de 40m, cuja desarticulação e outros impactos causados, deveria “ser atenuado através de um tratamento paisagístico adequado” (SEPLAN/GDF,

⁴⁰ GEIPOT e CAESB, inclusive elaboraram estudos próprios, cada uma no seu tema, para subsidiar suas proposições, dada a ênfase especial no transporte e no saneamento. A CAESB, por exemplo, além de, em seu trabalho, apresentou questões não mensuráveis relacionadas à preservação dos recursos hídricos (SEPLAN/GDF, 1977), uma inovação para a época.

1977a:216). Essa solução de transporte está presente na grande ruptura causada pelas linhas do Metrô-DF nas cidades que ele atravessa.

A proposta, apesar de bem fundamentada, segundo Oliveira (2008, p.89), leva a crer que “o custo social pode não ter sido considerado” adequadamente “e uma opção de adensamento nas regiões periféricas”, simplesmente, assumida. Oportuno observar que o aglomerado à sudoeste de fato aconteceu, mas teve também ajuda de iniciativas outras, nem tão nobres: ocupações irregulares de terras públicas, mudanças significativas nos padrões da ocupação, sendo muitas delas o resultado de forte influência política e crescimento desordenado.

Mapa 1 - Alternativas do PEOT, 1977



Fonte: SEPLAN/GDF (1977a), executado pelo Autor.

Por outro lado, a preservação ambiental ainda se sobressai aos aspectos urbanísticos e a proposta final apresenta uma classificação do território, um macrozoneamento puramente baseado em aspectos funcionais:

- Áreas de preservação – correspondentes à bacia do Lago Paranoá, com a contraditória ressalva de não transformar o Plano Piloto em “cidade-museu”, mas “assegurar e valorizar suas funções” político-administrativas, culturais, artísticas e históricas de capital-cidade-monumento. A alternativa, por exemplo, coloca-se contra a “abertura de novas áreas para localização de atividades no Plano Piloto, além das já presentemente designadas” (SEPLAN/GDF, 1977a: p.211), ou seja, o mesmo e persistente discurso de preservação de um lado e expansão de outro;
- Áreas de conservação do Ambiente Natural – parques e áreas de interesse botânico, zoológico, científico, florestal, zonas de proteção de mananciais e matas ciliares, vedariam a introdução de usos comprometedores, mas sem propor conexões entre elas;
- Áreas de Valorização e Dinamização – áreas urbanizadas previamente que, dadas as respectivas carências, seriam objeto de programas de implantação de equipamentos públicos;
- Áreas de Expansão – áreas consideradas centrais do plano, revelando um importante aspecto imobiliário da solução, que indica a ausência no plano das avaliações fundiárias mais elaboradas, mesmo com a criação da TERRACAP em 1973, empresa pública que até hoje administra o patrimônio fundiário estatal e muito influenciou na periferização e na

definição dos preços da terra no Distrito Federal.

Para os novos assentamentos o PEOT-1977 propõe um macrozoneamento monofuncional a ser adotado nos planos e projetos futuros, novamente genérico:

- Áreas centrais urbanas – áreas multifuncionais de usos exclusivo para pedestres e servidas pelo sistema de transporte de massa, destinadas exclusivamente a usos não residenciais;
- Áreas Mistas de habitação e atividades;
- Áreas Habitacionais de Alta, Média e Baixa Densidade;
- Áreas de Indústria e Abastecimento – área multifuncionais para grandes plantas industriais, armazéns, entrepostos, terminais de carga e outras áreas não residenciais de grande porte;
- Áreas Especiais – “áreas unifuncionais” destinadas a instalação de grandes equipamentos de pesquisa, lazer, saúde, serviços públicos, dentre outros.

Caberá ao POT – Plano de Ordenamento Territorial, de 1985, detalhar o macrozoneamento e criar “um Sistema de Planejamento da Ocupação Territorial e um Conselho Consultivo com a participação da sociedade” (Oliveira, 2008, p.89).

Além de alguns resultados já apresentados, em geral o PEOT-1977 teve o papel de promover o adensamento do vetor sudoeste, que tem o caminho urbano da EPTG e a linha do metrô-DF como grandes articuladores. Existem ao longo e ao redor desses corredores radiais, áreas com características distintas, consolidadas num processo de quatro décadas, com ou sem planejamento, em que se distribuem pelos interstícios.

cios, classes de renda, densidades e tipologias diferenciadas, numa espécie de amostra de cidade contemporânea.

Entretanto, percebe-se que em geral não houve a superação do caráter fragmentado da cidade, como indicado por Southworth e Owens (1993), posto que outros vetores sul, oeste e norte também se desenvolveram de forma desconexa com o todo. Além disso, é persistente a manutenção dos melhores empregos no núcleo principal e da população pobre na periferia, em novas áreas predominantemente residenciais, não resultando na almejada descentralização econômica e espacial (Martins; Lima Neto, 2015).

Carpintero (1998, p.227), de outro lado, registra a inexistência no PEOT-1977 de um encadeamento lógico, levantado de imediato à suposição de um método indutivo; “um sistema de aproximações sucessivas, partindo-se do mais geral para o particular”, (PEOT, 1977a, p.37), numa sequência paulatina de proposições, que atua sobre um objeto limitado, sem observar o conjunto por inteiro.

A seguir, a Matriz 2 consolida os resultados da avaliação do PEOT-1977 utilizando a metodologia PFORM. As notas atribuídas e o resultado serão comentados na sequência.

Matriz 2 - Resultados da avaliação do PEOT-1977

CRITÉRIOS	QUESTÕES	VALOR MÁXIMO	VALOR ATRIBUÍDO
Objetivos do plano	Os objetivos do plano tratam a forma da cidade como algo relevante?	1	0
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	0
Desenvolvimento urbano	A distribuição das densidades proposta contribui para a geração de compactação urbana e urbanidade?	1	0
	O plano propõe a criação de centralidades alternativas?	1	1
	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, na forma de estruturas verdes urbanas.	1	0
	O plano trata diversidade e adaptabilidade de usos como condição estruturante?	1	0
	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

0

Fonte: elaboração própria

Pelo somatório 0, o plano é enquadrado na categoria “não considera” e precisa revisar seus conceitos e objetivos, caso queira considerar a forma da cidade. Trata-se de uma nota baixa, entretanto, o valor zerado mais se aproxima de uma situação de neutralidade, vez que não nos interessa a classificação categórica, sem algum tipo de relativização.

Apesar de alguns acertos, há indefinição dos objetivos, pois sua

indicação é feita em diferentes passagens do plano, prejudicando a organização lógica. Por outro lado, é possível observar a preocupação quanto à descentralização dos empregos, que não deixa de ser uma abordagem formal.

Madrid, de entreposto de defesa a metrópole capital

Afora a origem como pequeno núcleo do período visigodo, Madrid foi fundada por mouros como entreposto de defesa para a antiga capital de sucessivos reinos, Toledo. Cresceu como cidade tripartida, dispersa em três núcleos principais: a *Almudanya*, o núcleo fortificado mouro e dois *arrabales*: a Medina Islâmica e o *Mozárabe*, o bairro destinado aos cristãos, tolerados, mas não necessariamente integrados à sociedade da época.

Segundo Goitia (1970), Madrid é herdeira das tradições da religiosidade islâmica e cristã. Para o autor espanhol, durante a era barroca, na Espanha, surgiu uma cidade típica denominada cidade-convento. Não é que outras cidades europeias não tivessem numerosos conventos dentro e nos arredores de seus muros, mas cidades espanholas, mais do que quaisquer umas, acabaram por ter conventos transformados em cidade. Segue o autor, surge então uma estrutura peculiar, representativa da Espanha Católica dos Habsburgos (1516–1700), paradoxalmente, um resultado direto e evidente da morfologia da cidade devota, mesclada à cidade pública do mundo clássico, à cidade doméstica da civilização nórdica e também à cidade

Após a reconquista dos territórios ibéricos no século XI, a cidade foi reorganizada dentro das muralhas, e assim permaneceu até o século XVI, quando é feita capital do Império Espanhol por Felipe II em 1561⁴¹.

⁴¹ Para Goitia (1970), a unificação das cortes espanholas e a fixação de Madrid em capital do Reino modificou a estrutura demográfica do país, cujos principais núcleos populacionais sempre estiveram no litoral.

A partir desse ponto, inicia-se um ciclo alternado de expansão e densificação do tecido urbano, resultando na formação de novas áreas periféricas para receber populações oriundas de áreas rurais. O estabelecimento permanente da Corte representou um avanço significativo no desenvolvimento da cidade, promovendo uma transformação substancial em sua aparência. O aumento populacional trazido pela capitalização levou a uma sobrecarga da capacidade e infraestrutura da cidade. Isso exigiu a implementação de importantes reformas para lidar com as novas funções impostas por uma população que já atingia 65.000 habitantes no início do século XVII (Esteban, 2001).

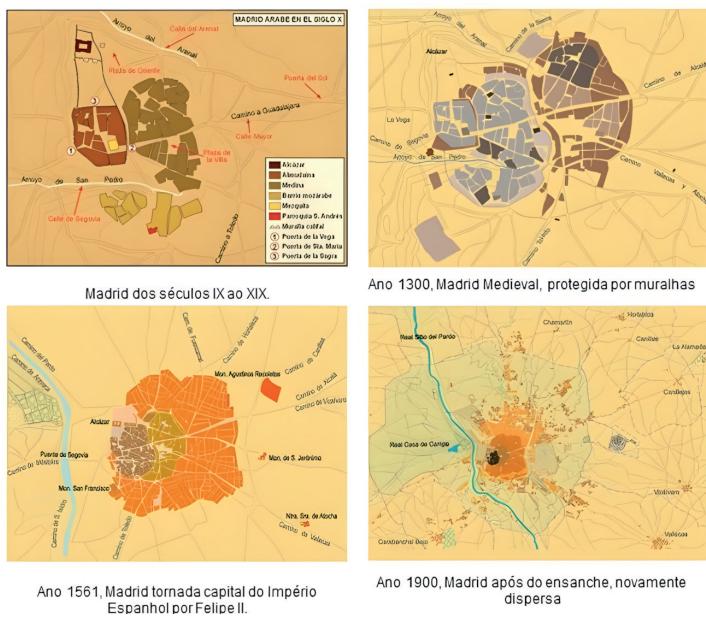
É desse período a construção do antigo *Palacio del Buen Retiro* (1629), fora do *Casco Antiguo*, na área em que hoje se encontra o *Museo del Prado*, que converteu a área em centro da vida cortesã, levando consigo para fora dos limites tradicionais, as habitações da nobreza. No mesmo período, já sob o efeito da Contrarreforma, Madrid viu-se cheia de monastérios e igrejas, que sempre fizeram, e ainda fazem, parte da paisagem da cidade.

No Século XVIII, consolida-se o processo de dispersão e tem destaque a construção de novos acessos, iluminação e pavimentação pública, abastecimento e captação de águas. O urbanismo barroco das vias principais e grandes pontos focais, determina esse processo, como destaca Carvalho (2003).

Porém, o projeto urbano mais ambicioso empreendido foi a renovação do Paseo del Prado. Esta intervenção urbana influenciou a direção do desenvolvimento da cidade ao longo dos séculos seguintes, desde sua conclusão até o surgimento do fenômeno metropolitano (Esteban, 2001). Foi um período de esplendor da cidade, com programas de reformas urbanísticas, e construção de grandes edifícios, por sobre muitos conventos e igrejas desapropriadas.

Chegado o século XIX, findadas as Guerras Peninsulares (1807–1814) contra os exércitos do Regime Napoleônico, o período seguinte será de decadência, adensamento, deterioração das condições sanitárias e de habitabilidade. Em 1814 a situação de Madrid era caótica: destruição urbana, crise econômica e política (Esteban, 2001).

Figura 62 - Evolução configuracional de Madrid dos séculos IX ao XIX.



Fonte: DAYFISA e UAM (2003). Adaptado pelo Autor.

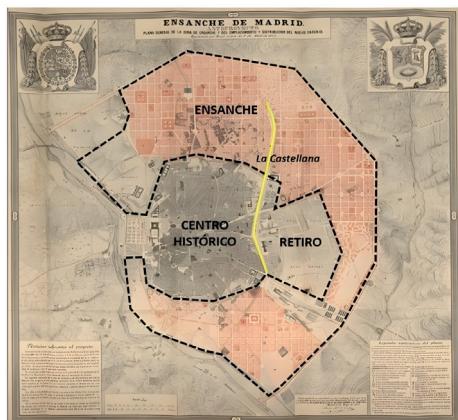
O século XIX também foi o tempo de grande experimentalismo urbanístico, inclusive na Espanha, e tal como o *Eixample* de Barcelona de 1855, proposto por Ildefons Cerdá (1815-1876), Madrid ganharia, pelas mãos de Carlos María de Castro (1810-1893) o seu ensanche. Cabe destacar que a diferença fundamental entre os projetos de Barcelona e Madrid é a pureza de traçado do primeiro, que praticamente sufoca o núcleo medieval da cidade. De outro lado, menos de uma década depois,

em 1860, a proposta madrilena buscou um diálogo entre a cidade moderna e a cidade antiga.

Nesse sentido, o projeto previa duplicar a superfície urbanizada de Madrid, nos sentidos norte, leste e sudeste, implantando uma malha reticular de aproximadamente 100 por 100 metros cada, a envolver o centro histórico. Com três pavimentos e não mais que 50% de ocupação – não respeitado, obviamente, dado os interesses comerciais na proposta, o projeto inaugura nova fase de planejamento formal da cidade, com o rígido zoneamento de usos, que resultariam em segregação social da população (Esteban, 2001).

Como havia também a intenção de integrar a cidade existente e o novo traçado, o projetista criou um grande eixo tangenciando o centro histórico, a conectar os espaços do *Paseo del Prado* aos *Paseos de Recoletos* e às *Delicias de la Princesa*. Mais tarde, simplesmente denominada *La Castellana*, tornou-se a principal via a atravessar a cidade de sul a norte.

Figura 63 - Planta histórica do Ensanche de Madrid de 1865 (tracejado), com o eixo de *La Castellana* (amarelo)



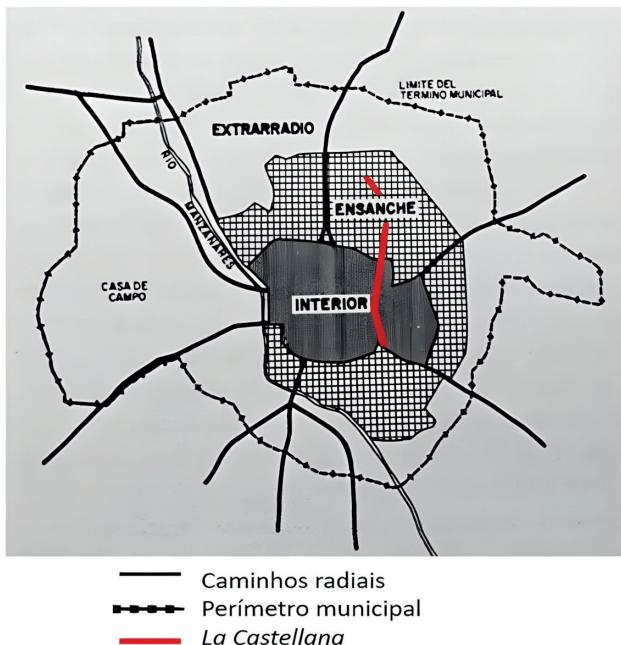
Fonte: Biblioteca Memoria de Madrid - Creative Commons (2024). Adaptada pelo Autor

Chegando ao século XX, forma-se o chamado *cinturón extrarradio* de Madrid, que abrigaria, ao longo dos caminhos que chegam à cidade, núcleos de *infravivienda*, carentes de infraestrutura urbana, onde se assentou a população trabalhadora imigrante. Em contraponto, no centro da estrutura dispersa, surge uma cidade que recebe os frutos dos novos processos de acumulação do capital resultantes da industrialização da periferia (Esteban, 2001).

É nesse contexto, que se registra a abertura da *Gran Via*, que conectada à secular *calle Alcalá*, se converte em grande eixo comercial e financeiro, sede de bancos e companhias de seguros que não tardam, por meio da arquitetura, em demonstrar seu poderio e importância. É quando surge a estrutura radiocêntrica típica das cidades europeias e que será objeto das intervenções daquele século.

Entre elas, a mais impactante foi a de 1929, o chamado Plano Zuazo-Jansen, que nas palavras de Oriol Bohigas (2006), de formas urbanas e parcelamentos que estavam em conformidade com a realidade social da época, que implantados deixaram consequências territoriais e arquitetônicas irreversíveis, resultando em um urbanismo compacto e legível.

Figura 64 - Estrutura radiocêntrica de Madrid em meados do século XX.



Fonte: Enguix et al. (2004). Adaptado pelo Autor.

O plano propunha ampliar o perímetro municipal, incorporar núcleos periféricos como Aravaca, Carabanchel, Villaverde, Vallecas, Vicálvaro, Hortaleza e Funcarral, hoje todos distritos da capital. Há época eram como pequenas cidades satélites cercadas por uma ferrovia, à maneira de Howard, conectando as vias radiais (Enguix et al, 2004). Previa também um novo plano de expansão a sugerir o desenvolvimento da cidade no seu sentido norte, pelo prolongamento de *La Castellana* e criação de inúmeros núcleos de habitação na forma de quarteirões fechados, blocos isolados em meio a áreas verdes e residências isoladas, além de habitações de baixo custo, dotando-os de infraestruturas básicas (Enguix et al, 2004).

Apesar do caráter compacto e legível destacado por Bohigas

(2006), o Plano Zuazo-Jansen abriu caminho para a implantação das chamadas *colonias*, que se constituíram em assentamentos isolados e descontínuos. Esses assentamentos eram financiados por promotores distintos e destinados a trabalhadores urbanos, funcionários públicos e para a população em geral. Destaque para a *Colonia San Cristobal*, localizada no extremo norte, que se transformou em área valorizada, centro de negócios espetacularizado, localizado no meio da estrutura metropolitana, bem próximo da *Plaza Castilla* e das *Cuatro Torres*, distinguíveis na paisagem contemporânea da cidade e objeto das intervenções desde a década de 1990.

Antes, os anos 1940 foram de Guerra Civil. Superado esse período, em 1939, teve início a reconstrução comandada pelos vencedores, no caso os Nacionalistas de Francisco Franco (1892-1975), que investiram, num primeiro momento, na construção de edifícios e monumentos que servissem à exaltação do novo regime pelo uso da plástica do triunfalismo (Esteban, 2001). Em segundo momento as preocupações com o espaço urbano se concentraram na implantação de um novo plano urbanístico, o Plano Bidagor, de 1946, que entre outros, retomava postulados da proposta anterior de Zuazo-Jansen. Manteve-se o prolongamento de *La Castellana* como eixo do futuro crescimento, prevendo a conexão ferroviária subterrânea entre as estações de *atocha* (ao sul) e *Chamartín* (ano norte), executada mais tarde, em 1967.

O plano Bidagor também inovou com a criação de um anel verde a limitar novamente a extensão da cidade e organizar para além do anel, novas áreas residenciais e complexos fabris (Esteban, 2001). Entretanto, com o passar dos anos, o poder público repassou tais áreas verdes ao setor privado para parcelamento, e obtenção de recursos. Simultaneamente se dá a ocupação não controlada de terrenos residenciais, dando

origem às *chabolas*⁴², os barracos à espanhola.

Mantém-se a estrutura radiocêntrica, agora agigantada e cujo núcleo central concentrava as instituições comerciais, atividades de serviços e setor terciário, cercadas por uma periferia urbana residencial socialmente segregada.

Fora dos limites municipais de Madrid, orbitavam as várias coroas de núcleos metropolitanos satélites formados por cidades-dormitório, novamente com crescimento rápido e descontinuidade, apoiadas na primitiva rede viária radial e nos núcleos rurais. Essas novas cidades surgiram sem infraestrutura básica e em uma situação de completa dependência em relação ao emprego e aos serviços essenciais do centro de Madrid (Ezquiaga, 2011).

Após os anos 1950, iniciam-se tempos de crescimento urbano dos municípios próximos a Madrid, em processo ainda mais rápido que era impulsionado tanto pela população que deixava Madrid quanto, principalmente, pelos imigrantes que se dirigiam à capital provenientes de outras províncias espanholas (Estébanez, 1990).

O modelo, nas décadas seguintes, evoluiu devido ao aumento na proporção de moradias unifamiliares, com densidades ainda mais baixas e aumento geral dos níveis de renda e das melhores condições de vida da população, reproduzindo junto, soluções de transporte individual.

Desde 1984, entrou em vigor a *Ley de Ordenación Territorial*, unindo ordenamento territorial e urbanismo sob um esquema unitário: Comunidade Autônoma e os Municípios compartilhando as competências

⁴² Segundo Esteban (2001), em 1954, as chabolas madrilenas abrigavam mais de 20 mil famílias, ou 120 mil pessoas. Ou seja, 7,5% da população aproximada à época, que era de 1.600.000 pessoas, segundo o INE – Instituto Nacional de Estadística.

do planejamento urbano⁴³. Nesse contexto, a configuração metropolitana pôde ser organizada em três setores e seus municípios: ao sul, um cinturão de cidades (Alcorcón, Móstoles, Leganés, Getafe e Fuenlabrada) e a leste, o chamado Corredor de Henares (Coslada, Torrejón de Ardoz, Alcalá de Henares). Ao norte/oeste, formou-se um tecido de baixa densidade (Tres Cantos e San Sebastián de los Reyes), composto principalmente por habitações para segunda morada⁴⁴, ao longo das rodovias que dão saída para as principais cidades espanholas.

Nesse contexto metropolitano, de dispersão e baixas densidades, nas décadas de 1980 e 1990⁴⁵, revisou-se todo o planejamento da *Comunidad de Madrid* por meio do denominado *Proyecto Integrador Madrid Región Metropolitana* (1987-1991) de caráter regional, em que aumentaram-se os controles urbanísticos. Surge então um novo enfoque estratégico a questionar o modelo territorial vigente (Núñez, 2014). Entre as novas estratégias, defendia-se difundir as centralidades, principalmente aquelas relacionadas às atividades mais qualificadas dos setores secundários e terciários, não só para dinamizar a economia, mas principalmente para qualificar os núcleos metropolitanos. O modelo a seguir passaria a ser de uma área metropolitana policêntrica (Rubio, 2010).

⁴³ Pela constituição de 1978, o Estado Espanhol é um Estado de Autonomias que reconhecem a existência e solidariedade entre as distintas nacionalidades e regiões do país. No caso da capital, fala-se em *Comunidad de Madrid*. As regiões autônomas, por sua vez, são subdivididas em *provincias* e *ayuntamientos*, este último, equivalente aos municípios brasileiros ou aos concelhos portugueses (Esteban, 2001).

⁴⁴ Para Puebla e Palomares (2007), as áreas de “segunda morada” são as principais razões para a expansão de Madrid nos anos 1980 e 1990, quando os trabalhadores mantinham as famílias na periferia residindo no centro durante a semana.

⁴⁵ É nesse período que a Espanha passa de um país pobre para um dos com maior renda per capita do mundo, principalmente devido à entrada na União Europeia. Isso permitiu a construção de uma infraestrutura moderna que impulsionou o desenvolvimento do país. É também o período que antecede a grave crise econômica de 2008-2013 (Navarrete, 2016).

A estratégia resultou em diversas ações propostas e iniciativas de planejamento metropolitano, cujo objetivo geral era contribuir para o equilíbrio territorial na região, promovendo a distribuição de atividades e usos residenciais, diversificação econômica e conexão com Madrid (Núñez, 2014).

No setor Leste, as iniciativas incluíam a instalação de um parque, a consolidação da área industrial, conectada ao centro histórico com áreas residenciais lineares e diversificadas, com serviços, usos institucionais e equipamentos públicos e privados.

Na região sul, propôs-se uma mudança social e urbana, incluindo a criação de novas indústrias e serviços com foco em inovação e tecnologia por meio de iniciativas públicas. Além disso, são exigidas melhorias no transporte público, como o trem Cercanías⁴⁶, e a expansão das reservas municipais para habitação social, aumentando-se a capacidade residencial para jovens.

Finalmente para o setor Oeste/Norte, as estratégias eram consolidar e fortalecer a estrutura territorial, priorizando investimentos em atividades produtivas, preservando os valores ambientais, principalmente nas áreas de preservação da Sierra Guadarrama, ao norte. Também previu-se, controlar o crescimento urbano, diversificar habitações e melhorar o acesso ao centro e ao espaço ao sul, através de melhorias na infraestrutura e conexões.

Ao optar-se pela ação em escala territorial no âmbito da atividade planificadora, assume protagonismo o *Plan Regional de Estrategia Territorial* (PRET). A nova iniciativa estabeleceu a organização do território, seus objetivos estratégicos e a definição do marco de referência para to-

⁴⁶ Cercanías Renfe é a denominação comercial do serviço de trens suburbanos, existindo várias redes do tipo exploradas em toda a Espanha.

dos os demais instrumentos de ordenação territorial. Ou seja, o PRET punha em mãos da administração regional a possibilidade de impulsionar ações estratégicas regionais.

Foram duas as versões do PRET, a primeira em 1995, sob o governo socialista em que não se estabelece completamente as diretrizes referidas e a segunda, já em 1996, mas sob o comando do Partido Popular, então denominado *Plan Regional de Estrategia Territorial – Bases*, que aqui chamaremos PRET-1996 e que por suas qualidades, vale a avaliação de seu caráter morfológico.

Plan Regional de Estrategia Territorial – Bases

O contexto de formulação do PRET-1996 ainda era o de uma cidade com área metropolitana monocêntrica típica, composta por uma cidade central concentrando praticamente todas as funções superiores e destino da maioria dos trabalhadores, polarizando um conjunto de municípios-dormitório. Nesse sentido, o plano apontava mudanças substanciais nesse modelo de configuração (Rubio, 2010), dentre elas a substituição por outro em malha reticular.

Contudo, para Núñez (2014), em termos práticos, essas Bases seguiram a mesma sorte que sua versão predecessora. O malogro é atribuído, entre outros, à promulgação de legislações posteriores, entre elas a Lei Nacional nº 6 de 1998, do Regime do Solo e Valorações. Com a finalidade de facilitar a oferta de solo, a lei declarava urbanizável todo aquele solo em que não incorressem razões para preservação, abrindo um mundo inimaginável de possibilidades aos políticos locais, mas também aos especuladores (Navarrete, 2016).

Do mesmo período, são as medidas de cessão de uma série de competências das comunidades autônomas aos governos locais, restando a esses, ações não coordenadas de planejamento (Navarrete, 2016).

Dessa maneira, não obstante os conteúdos do PRET, a partir dali, se está realizando planejamento urbano em uma escala territorial sem um plano de escala territorial (Ruiz, 2001, p.136, tradução nossa).

Conquanto, na primeira década do século XXI, Madrid adquire notável desconcentração, tanto residencial como de atividades produtivas, inclusive fora dos limites de *Comunidad Autónoma*, conformando uma autêntica região metropolitana (Rubio, 2011), sendo o PRET-1996 um agente indireto dessa transformação.

Apesar da discricionariedade dos *ayuntamientos* ser particularmente prejudicial, resultando casualidades da ação urbanizadora desenfreada de promotores e proprietários na década de 2000 (Rubio, 2011), as estratégias iniciais dos PRET-1996 também influenciaram as diretrizes de planejamento adotadas, em diferentes graus, por organizações que colaboraram na elaboração da Região de Madrid ao longo das duas décadas subsequentes (Ortiz, 1997).

A alteração do modelo radiocêntrico da cidade por outro reticular, denominado *Ordenación Reticulada del Territorio – ORT*⁴⁷, implicava a criação das Unidades de Desarrollo Equilibrado - UDE, ou simplesmente *manzanas regionales*, realizando uma comparação com o ensanche, com uma clara vocação para desenvolvimentos residenciais, instalações regionais, parques ou infraestruturas a serviço da região (Ortiz, 1997, p.129, tradução nossa).

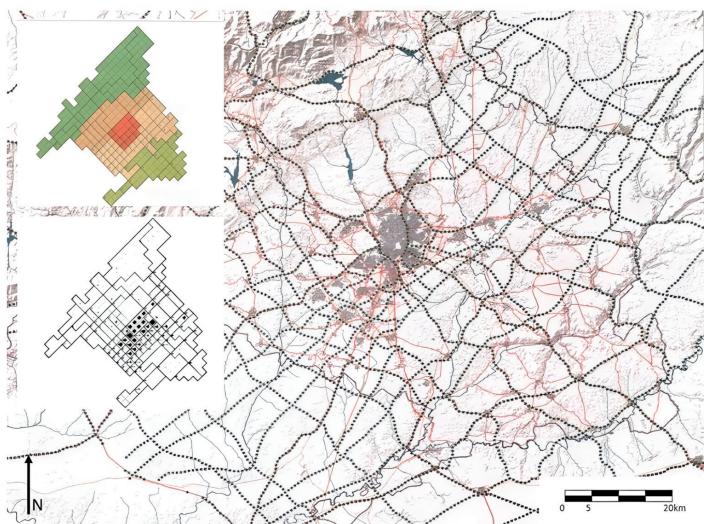
Considerou-se que, desde os primeiros *ensaches*, o tamanho da “retícula animal” com aproximadamente 100 metros e 3 minutos de per-

⁴⁷ Ortiz (1997) destaca como antecedentes do seu modelo reticular, a New Town Milton Keynes, à noroeste de Londres e sua retícula de 1,5 km; o Plano da Região da Emilia Romana, no Vale do Pô na Itália, com mais de 10.000 km² e uma retícula de 25ha e; os modelos empíricos de Roma e das estruturas viárias do Silicon Valley e de Boston, o R+D Corridor, nos Estados Unidos.

curso mudou para uma “quadrícula motorizada”, em que, com os mesmos 3 minutos se pode percorrer maiores dimensões (Ortiz, 1997). Mais tarde, essa estrutura reticulada evoluiria para uma referência estrutural, orientando grande parte dos futuros sistemas estruturais regionais: viário estruturante, ferroviário, água, energia, telecomunicações e saneamento (Comunidad de Madrid, 1996).

Internamente, cada *manzana* teria também distintas características quanto ao meio físico, às qualidades ambientais e às infraestruturas. No centro, geralmente ao contrário da posterior orientação de Alexander et al. (2013) para constituição de núcleos excêntricos, se localizaria o núcleo histórico preexistente e em seu entorno as novas áreas de crescimento e novas atividades geradoras da complexidade urbana desejada. Cada uma das *manzanas* contaria no mínimo com 30.000 habitantes, a marca necessária para instalação de uma estação de um Cercanias, segundo critérios da companhia ferroviária estatal Renfe. De acordo com Ortiz (1997), sendo necessário desenvolver formas urbanas que mudam gradualmente de áreas densamente construídas para espaços abertos com baixa densidade, fornecendo instalações e serviços necessários para toda a população.

Figura 65 - Linhas do sistema de *Ordenación Reticulada del Territorio* (ORT) previsto pelo PRET-1996



Legenda: à esquerda e acima as subdivisões do sistema e abaixo as hachuras representativas da densidade populacional existente por ocasião da elaboração do documento.

Fonte: Comunidad de Madrid (1996). Adaptado pelo Autor.

Ao todo, o PRET-1996 apoiava a criação de 500.000 novas unidades habitacionais nos seguintes vinte anos⁴⁸, para absorver nem tanto os incrementos de população, mas sobretudo, as mudanças de estruturas demográficas europeias: novos aposentados, solteiros, novos tipos de família, mais escolaridade, dentre outros, mas também atender às novas demandas oriundas da melhoria dos padrões de vida da população e pela persistente cultura da segunda morada.

De forma geral, o PRET-1996 possui vinte e quatro objetivos bá-

⁴⁸ Conforme Núñez (2014), esse número foi extraído de uma pesquisa de demanda futura realizada em 1996 por Leal e Cortés (1995). Contudo, já na altura, existiam divergências sobre o ritmo desse crescimento no decorrer das próximas datas.

sicos para um modelo territorial (Comunidad de Madrid, 1996), versando sobre os mais variados temas, indicados na sequência:

1. Impulsionar e facilitar a produção do solo para satisfazer as necessidades de 500 mil moradias, concentrando a produção possível no período 2008-2011 devido a concentração nos ditos anos, da maior acumulação de necessidades geradas pelo acesso e emancipação de partes mais numerosas da população, assegurando acessibilidade dos jovens a essa oferta de moradias;
2. Proporcionar uma inflexão na evolução da estrutura radiocêntrica da região, que cria as bases de uma Ordenação Reticular do Território (ORT);
3. Especializar a centralidade da capital, aliviandoativamente a congestão e utilizando o direcionamento de atividades congestivas para articular elementos equilibradores da retícula regional;
4. Articular o vetor logístico da rodovia M45, conectando as zonas industriais do Sul e Sudoeste com o Aeroporto de Barajas, o corredor de Henares e as instalações de comércio de Vicálvaro e Coslada;
5. Desenvolvimento prioritário da cidade aeroportuária e ampliação de Barajas. Investigar uma possível localização, para implantação, a longo prazo, de um segundo aeroporto para a cidade;

6. Racionalizar a oferta pública do solo, coordenando a oferta privada. Pode implicar a modificação de polígonos obsoletos ou fora do mercado;
7. Gerar uma inflexão na tendência de separação do binômio residência-emprego, propiciando uma progressiva diminuição desta distância;
8. Facilitar a contração das distâncias, hoje divergentes, do polinômio de relações residência-lazer-serviços;
9. Impulsionar o serviço ferroviário de cercanias como elemento substancial da mobilidade regional;
10. Homogeneizar os níveis de acessibilidade no sistema de metrô para todo território central, melhorando a intercambialidade com a rede regional ferroviária;
11. Melhorar a eficácia energética do modelo territorial, propiciando a redução do consumo e da produção de CO₂ por unidade de atividade;
12. Melhorar a qualidade do espaço territorial urbanizado, impulsionando operações arremate, integração de bairros e equipamentos de centralidade e serviços dos espaços suburbanizados a periféricos;
13. Assumir, impulsionar e contribuir com o desenvolvimento dos objetivos de revitalização do centro da cidade de Madrid que acumula o maior patrimônio histórico, arquitetônico e de paisagem urbana da região;

14. Incrementar a eficácia regional no tratamento e reciclagem de resíduos urbanos industriais, impulsionando, com ele, novas atividades econômicas emergentes;
15. Reduzir a contaminação atmosférica nas áreas centrais do conjunto metropolitano;
16. Reduzir e canalizar controladamente a pressão sobre os ecossistemas mais frágeis do patrimônio natural da região, abrindo novos espaços alternativos para o lazer massivo ao ar livre;
17. Reduzir e controlar a pressão sobre os espaços mais frágeis à pressão urbanizadora, abrindo novos espaços para o desenvolvimento de segundas moradias;
18. Incrementar e valorizar os espaços organizados para lazer coletivo com alto valor agregado;
19. Proteger e valorizar, controladamente o acesso e desfrute do meio natural, organizando entre outras coisas, o acesso e a proteção dos caminhos rurais e das vias pecuárias;
20. Impulsionar a infraestrutura e os serviços que agregam valor ao patrimônio regional (histórico, paisagístico e cultural);
21. Reduzir a segmentação socioeconómica do território, melhorando a acessibilidade às oportunidades do território a todos os seus habitantes;

22. Reduzir o impacto segregador dos modelos urbanísticos de crescimento precários em grande expansão regenerando-os;
23. Orientar os novos desenvolvimentos com abordagens socialmente integradoras, evitando a segregação espacial por níveis socioeconômicos;
24. Estimular e desenvolver a identidade territorial e os fatores de relacionamento e pertencimento ao espaço coletivo comum.

Para tornar efeito, o PRET-1996 apresenta então quatro grandes estratégias de impacto territorial, a produzir mecanismos de ativação de capacidades e potencialidades da região, realizando assim a transformação do modelo territorial (Comunidad de Madrid, 1996), o que já prenuncia a preocupação do plano com a forma da cidade. A seguir são enumeradas essas estratégias:

- *Gran Base Logística* – para apoiar e desenvolver o solo industrial, o PRET-1996 prevê a criação da *Ciudad Aeroportuária de Barajas*, junto ao principal aeroporto da cidade, um grande equipamento logístico chamado *Corredor de Henares*⁴⁹, na porção nordeste da região; na saída para Guadalajara e Barcelona, além do uso da rodovia transversal

⁴⁹ O Corredor del Henares é um eixo residencial, industrial e empresarial desenvolvido na calha do rio Henares ao longo da autovía del Nordeste e da ferrovia Madrid-Barcelona, além das Cercanías C2 e C7, englobando cidades densamente industrializadas como Coslada, San Fernando de Henares, Torrejón de Ardoz, Alcalá de Henares, abrigando uma variedade de indústrias e empresas, contribuindo significativamente para a atividade econômica da região.

M45⁵⁰ para vertebrar e articular as demais oportunidades que se criariam ao longo do seu curso;

- *Operación Vivienda* – disponibilizar o máximo de solo possível para habitações, incluindo aqueles terrenos obsoletos e pouco ocupados, além dos novos. Esses terrenos se apoiariam sempre em núcleos preexistentes, dotados de acessibilidade ferroviária, apostando naquilo que chama transplantes ou enxertos de centralidade, ocupando com baixa densidade as transições entre áreas edificadas e áreas livres. Incentivava ainda o uso misto com a autonomia de serviços que a dimensão permita, considerando a criação de empregos dentro da mesma *manzana regional*, além de considerar a necessidade de reabilitar o centro histórico de Madrid por seu potencial de gerar moradias de maneira a evitar novas pressões centrífugas;
- *Red Ferroviaria Regional* – essa estratégia é crítica para a criação de continuidade e coesão regional, apoiada não só sobre a rede radial preexistente como criando novas conexões transversais, sempre conectadas a linhas de transporte rodoviário convencional onde não houver viabilidade para o sistema ferroviário;
- *Mallado Verde Jerarquizado* – trata-se de estruturação sobreposta ao ORT que permite o desenvolvimento e a criação de uma imagem territorial agradável, que promova a qualidade ambiental e de vida. Os componentes centrais

⁵⁰ O esquema rodoviário madrileno é composto por autoestradas e vias rápidas interurbanas radiais (A) conectando a capital as principais cidades espanholas e as autoestradas e vias rápidas nos arredores urbanos (M), perimetrais e transversais.

desta estratégia são equipamentos verdes hierarquizados: *Meseta* (ao sul), *Sierra* (ao norte)⁵¹, os Parques de *Guadarrama* (ao norte), *Manzanares* (ao centro), além dos diversos parques suburbanos, periurbanos e urbanos (Comunidad de Madrid, 1996).

- Apesar da hipertrofia da região metropolitana e do abandono das escalas regionais, há resultados importantes colhidos do PRET-1996, uma vez que ele teve efeito até meados de 2000, sendo possível observar nos dias atuais algumas alterações significativas na forma da cidade (Rubio, 2010) .
- Núñez (2014) e Rubio (2010), por exemplo, destacam a criação sistemática de habitações em *Navalcarnero* e *Arroyomolinos*, municípios localizados nas porções sudoeste da área metropolitana. Na porção sul, a estratégia agiu especialmente nos municípios de Móstoles, Getafe, Fuenlabrada, Parla, Pinto, Leganés e Alcorcón. Isso teve como decorrência a formação de uma grande polaridade alternativa, frutos da febre urbanizadora das primeiras décadas, sendo inegável a melhora da qualidade construtiva e da qualidade de vida da população, isso antes da crise econômica⁵² enfrentada pela Espanha a partir de 2010.

⁵¹ Meseta e Sierra Guadarrama são as duas grandes formações geomorfológicas utilizadas no PRET-1996 para delimitar a Comunidad de Madrid, numa organização constituída ainda pelas porções Norte e Oeste, Centro, Sul e Leste do território. Como boa parte do plano, essa solução foi criticada, aliás, por ignorar unidades geográficas já convencionadas (Hortiguela et al., 1997).

⁵² A crise econômica, de origem especulativa, que além da Espanha atingiu também Itália, Grécia, Irlanda e Portugal, nos anos de 2010 a 2013 quando os números de desemprego atingiram os alarmantes níveis de 26% de sua população ativa, alcançando 42% entre os jovens de 16 a 29 anos. Entre 2009 e 2012 a redução dos investimentos públicos foi de 60%. Para mais informações ver Navarrete (2016).

- Implantou-se também, no início dos 2000, complexos de diversão e comércio, notadamente, *Xanadú* e *Warner Madrid* (Rubio, 2010), apoiados em pesado investimento estatal. O objetivo era o de sempre, gerar empregos na periferia, bem ao modelo da criação de centralidades alternativas, para, além da desconcentração de atividades produtivas, reequilíbrio territorial, visando a geração de um grande número de ilhas terciárias especializadas, abrangendo setores como comércio e lazer, logística, instalações, pesquisa, entre outros (Rubio, 2011), os tais transplantes de centralidades previstos nas estratégias do PRET-1996 (Comunidad de Madrid, 1996:25).

Todavia, para Rubio (2011), essas iniciativas refletem a intenção de instituições autônomas em aumentar a presença de atividades econômicas e serviços de alto nível no território metropolitano, cujo objetivo era reduzir a dependência de empregos e serviços dos antigos dormitórios em relação à cidade de Madrid. Entre essas instituições autônomas tem destaque a ARPEGIO – Áreas de Promoción Empresarial con Gestión Industrial Organizada, S.A. Trata-se de uma empresa pública no âmbito da *Consejería de Obras Publicas, Urbanismo y Transportes*, que desenvolveu projetos de assentamentos em escala regional, autofinanciando-se por meio da comercialização das parcelas (Uyarra, 2005).

Também, o *Consorcio Regional de Transportes de Madrid*, outra empresa pública, que desde 1985, é responsável pela coordenação dos transportes na região metropolitana, teve protagonismo indiscutível na implantação das infraestruturas de transporte regional, inclusive linhas transversais. Já no início dos anos 2000, o *Consorcio* implantou o sistema *MetroSur*, como é conhecida a Linha 12 do *Metro de Madrid*. Com 41 quilômetros de comprimento, 27 estações e traçado circular, ela percorre muitos dos municípios destacados do setor sul da cidade (Alcorcón,

Fuenlabrada, Getafe, Leganés e Móstoles), conectando-se ao restante do sistema através da Linha 10.

Algo semelhante foi executado na porção norte e oeste da cidade com a implantação das três linhas do sistema de *MetroLigero*, conformando, segundo Uyarra (2005), um leque de grandes intervenções estratégicas na coroa metropolitana, com o objetivo compartilhado de espalhar centralidades, visando equilibrar o desenvolvimento territorial.

Ainda no sul, cabe destaca-se o *Programa de Actuación Urbanística - PAU de Arroyo Culebro*, nos municípios de Getafe e Leganés. O grande projeto de configuração transversal foi composto por assentamentos habitacionais variados, sistema viário estrutural e parque linear, servidos diretamente pelo *MetroSur*.

Em meio a essa nova centralidade criada, implantou-se universidades, centros tecnológicos e de eventos, numa confluência das políticas de solo de dinamização econômica e inovação. Entre elas o grande complexo formado pelo *Hospital Universitario Rey Juan Carlos*, um hospital de grande porte, concebido para oferecer assistência pública, universal, próxima e eficaz a mais de 150.000 cidadãos.

Também há o *TecnoMóstoles* e os centros tecnológicos da REPSOL e da *Thyssenkrupp*, localizados a 16 km do centro de Madrid, com acesso direto pelas rodovias A-5 e M-50 e pelo *MetroSur*. Ambos estão adjacentes ao núcleo urbano preexistente da cidade de Móstoles, considerada o centro do conjunto.

Figura 66 - Hospital Universitário Rey Juan Carlos, em Móstoles



Fonte: Foto do Autor (2020)

Sobre as tipologias defendidas e produzidas pelo PRET-1996, segundo Rubio (2011), elas são distintas daquelas construídas quando as cidades eram meros núcleos-dormitórios: ao contrário de casas unifamiliares sem afastamentos ou blocos de baixa qualidade construtiva, irrompeu a “*manzana cerrada tipo ensanche*” conformato malhas com maior liberdade compositiva e combinações tipológicas (Rubio, 2011, p.229).

Essa variedade pode ser observada em assentamentos como Loranca, em Fuenlabrada, concebida por seus planificadores como uma “*ciudad para vivir integralmente*” (Rubio, 2011, p.231). Ali, casas unifamiliares com e sem afastamentos se combinam com blocos residenciais e comerciais de vários tipos, contando também com uma estação do MetroSur.

Figura 67 - Vista área e diferentes tipologias do assentamento Loranca.



Fonte: Croqui do Autor (2017)

Por outro lado, a implantação de assentamentos contíguos aos núcleos preexistentes, outra estratégia do PRET-1996, o que pode demonstrar a valorização da história da cidade. Ainda que não se tenha atentado à formação de núcleos excêntricos (Alexander et al., 2013), os traçados e espacialidades antigas foram utilizados como referência, para perpetuar ao máximo possível nos projetos de expansão, o senso de pertencimento e comunidade existente:

O mesmo ocorreu na localidade *Sevilla la Nueva*, a 60 km do centro de Madrid, aliás uma prova da extrema dispersão do conjunto metropolitano. Ali foram implantados inúmeros assentamentos de habitações

unifamiliares e coletivas de densidade média-baixa, agrupadas em torno de um pequeno sítio urbano de ascendência rural.

A seguir, a Matriz 3 apresenta os resultados da avaliação do PRET-1996, utilizando-se a metodologia PFORM, as notas atribuídas e o resultado serão comentados na sequência.

Matriz 3 - Resultados da avaliação do PRET-1996.

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	0
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	0
Desenvolvimento urbano	A distribuição das densidades proposta contribui para a geração de compactação urbana e urbanidade?	1	0
	O plano propõe a criação de centralidades alternativas?	1	1
	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	0
	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	8

Fonte: elaboração própria

Pelo somatório 8, o plano é enquadrado na categoria “considera parcialmente”, necessitando ajustes caso queira considerar a forma da cidade. Isso ocorre basicamente pelo fato de que dos vinte e quatro objetivos específicos elencados no documento, onze estão diretamente relacionados ao conceito de forma utilizado; sete estão indiretamente relacionados e apenas seis guardam relações frágeis com ele, estando esses essencialmente conectados à políticas ambientais, econômicas e sociais específicas.

Deve-se também, por não apresentar nem mesmo uma proposta de macrozoneamento no PRET-1996, havendo, entretanto, na estratégia Operación Vivienda, alguma preferência pela utilização de áreas mistas.

Quanto ao padrão morfológico indicado, o PRET-1996 propõe o uso da malha regional, chamada *Ordenación Reticular del Territorio* – ORT, “um modelo globalizante composto por linhas de força, que resultam da adaptação dos vetores básicos a uma realidade do território” (Comunidad de Madrid, 1996, p.9, tradução nossa), com o objetivo de superação do modelo radiocêntrico, gerando isotropia e oportunidade de desenvolvimento isomórfico e homogêneo. Aparentemente, houve a transição do modelo de centro hipertrófiado para outro polinucleado, porém, sem a aplicação do modelo reticulado proposto.

Sobre densidades, o documento prevê a necessidade de construção de pelo menos 500 mil habitações num prazo de 12 a 15 anos, entretanto fala pouco de qual deveria ser o padrão de densidade adequado para essas áreas periféricas. Nesse sentido, não parece contribuir para a compactação geral da cidade, nem para diversidade e adaptabilidade de usos, apesar da maior variabilidade tipológica defendida. Isso não está claro no PRET-1996. Ressalta-se que a baixa densidade nas porções oeste e norte da área metropolitana em meio a uma base rural ali concentrada, pode até ser justificada, dadas as condições de fragilidade ambiental da Serra de Guadarrama.

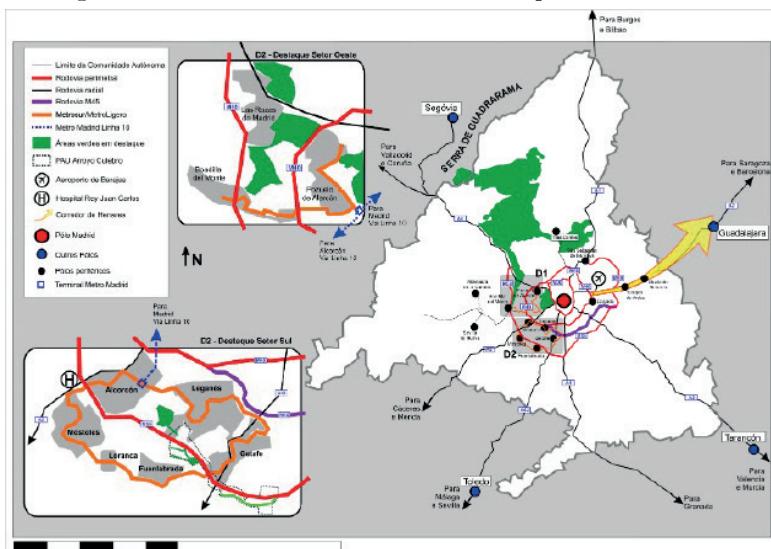
O PRET-1996 aposta em “transplantes de centralidade” ou “enxertos de centralidade” para criar desenvolvimento posterior mais autônomo, a equilibrar mais desenvolvimentos (Comunidad de Madrid, 1996, p.25) e para articulá-las propõe conexões transversais por meio de investimentos em rodovias perimetrais/transversais (M30, M40 e M50) e na *Red Ferroviaria Regional*, sempre conectadas a linhas de transporte rodoviário convencional onde não houver viabilidade. Prevê ainda o corredor *barajas-sur-suroeste* que mais tarde será a base para a implantação da rodovia M45, e nos sistemas de Metrosur e MetroLigero, uma importante transformação no sistema de transporte, facilitando e universalizando a circulação por transporte público por meio de novos caminhos urbanos.

Na estratégia *Mallado Verde Jerarquizado*, o PRET-1996 trata da importância de se articular as áreas verdes de escalações diferentes. Os resquícios de uma vida rural ou *fringe belts* conectados aos núcleos urbanos, formam estruturas verdes. Por exemplo, contemporâneo ao PRET-1996 é o *Programa de Actuación Urbanística - PAU Arroyo Culebro*, em que diversos pequenos assentamentos foram implantados tendo como elemento estruturador o *Parque Lineal Arroyo Culebro*.

Por fim, a previsão de implantação de novas áreas habitacionais contíguas às antigas, como aquelas citadas por Rubio (2011) e defendidas no PRET-1996, são um exemplo de valorização da história urbana: traçados e espacialidades antigas utilizadas como referência, respeitando tecidos originais, padrões, períodos e regiões morfológicas, buscam perpetuar, nos projetos de expansão, o senso de pertencimento e comunidade pré-existente. O plano também alerta para o risco da falta de uma identidade regional comum, que poderá ser minimizada pelo incentivo de projetos de solidariedade no interior das comunidades locais (Comunidad de Madrid, 1996).

O que se pode depreender da avaliação, é que o PRET-1996 precisaria tornar mais explícita a orientação de diversificação de densidades e tipologias, além das formas de controle desses atributos. Isso pode ser realizado pela adoção de um zoneamento morfológico, mesmo que ainda seja necessário avaliar sua aplicação num contexto de área metropolitana. Entretanto, a forma urbana é trabalhada de maneira consistente, principalmente quando se incentiva a criação de novas centralidades mais densas no sul e leste, articulando-as diretamente, por meio de caminhos urbanos e desconcentrando funções urbanas.

Mapa 2 - Estrutura urbana atual da Área Metropolitana de Madrid



Fonte: Elaboração própria

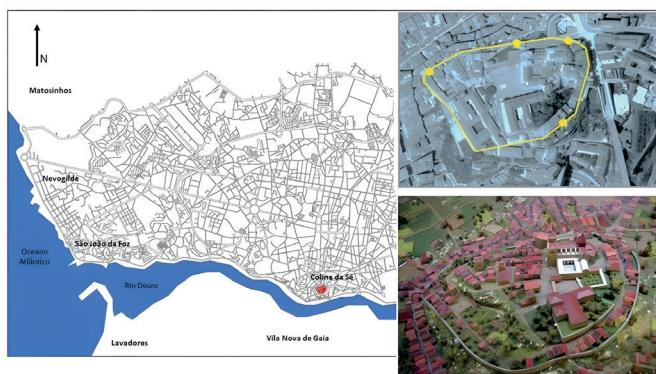
Origem e evolução urbana do Porto

A Cidade do Porto é a segunda maior da República Portuguesa e os primeiros assentamentos humanos ali remontam ao período Paleolítico. Vestígios dessa ocupação foram encontrados nas imediações das

localidades de Lavadores e Vila nova de Gaia, na margem esquerda da foz do rio Douro, e nas áreas da Pasteleira, São João da Foz e Nevogilde, na margem direita. Esses sítios eram pontos de paragem e travessia do rio e se conectavam à estrada romana que ligava Lisboa a Braga (Moura, 2009).

As bases de um povoamento mais elaborado foram lançadas em 1123, com a atribuição de um foral: ato real utilizado em Portugal para estabelecer um concelho⁵³ e regular a sua administração, bem como, deveres e privilégios de seus habitantes. O foral garantia terras públicas para o uso coletivo da comunidade, regulava impostos, portagens, multas e estabelecia direitos de proteção e deveres militares dentro do serviço real. Àquela altura, o Porto era uma cidade episcopal (1120-1405), constituída principalmente por um pequeno assentamento, uma catedral, um edifício residencial para o clero e um pequeno mercado, cercados pela muralha românica primitiva (Oliveira, p.2014), sobre uma colina na margem direita do rio Douro.

Figura 68 - Ocupação original do Porto (séculos XII e XIII)

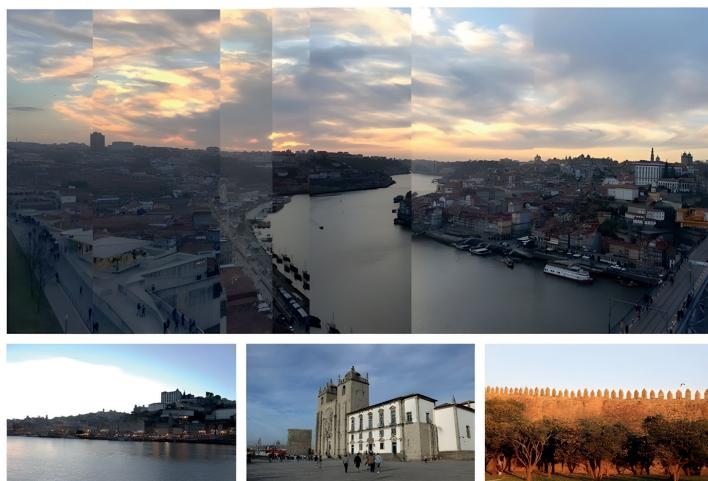


Fontes: Elaboração própria e Arquivo Histórico Municipal do Porto. Adaptados pelo Autor.

⁵³ Em Portugal os concelhos equivalem aos municípios. Cada concelho ou município é dividido em freguesias e um conjunto de concelhos formam um distrito.

No século XIV, se fez construir uma nova muralha abrangendo uma parcela mais ampla da cidade, incluindo o porto da cidade, na Ribeira (Oliveira, 2014), denominada Muralha Fernandina, em alusão ao rei Fernando I (1345-1383). Como foi comum no período histórico de baixa idade média e de afirmação do poder real, o Porto também foi local de disputas de bispos contra reis, burgueses contra bispos, burgueses contra fidalgos, bispos contra cónegos (Domingues, 2016; Kritsch, 2010). Tratava-se de uma vida dentro dos círculos mais elevados da sociedade, que contrasta com a crescente atividade portuária dos séculos seguintes. Isso levou à introdução de mudanças na cidade medieval, entre elas a construção de novas ruas, geralmente retas e a construção de um conjunto de edifícios públicos excepcionais, conformando a paisagem típica do centro histórico com tipos básicos (sobrado uni e multifamiliar sem afastamentos) e tipos especializados barrocos.

Figura 69 - A colina com o Palácio Episcopal ao alto; A Sé do Porto e Muralha Fernandina; Calha do rio Douro: na margem esquerda a cidade de Vila Nova de Gaia, à direita a Ribeira do Porto.



Fonte: Fotografias e montagem do Autor

A cidade segue em duas direções distintas: em direção ao interior a partir da Sé e ao longo do rio. Durante a primeira metade do século XVIII, o Porto expandiu-se além da muralha medieval. As freguesias de Santo Ildefonso e Miragaia, como centros urbanos fora dos muros, testemunham duas orientações do crescimento da cidade, uma influenciada pela proximidade com a Sé, associada ao prestígio, e outra com caráter comercial, impulsionada pela proximidade do rio e do tráfego fluvial (Ferreira; Rocha, 2013).

Em 1764, uma Junta das Obras Públcas é estabelecida como uma agência pública responsável pelo planejamento e gestão urbanos, concentrando-se também em duas áreas diferentes: o núcleo histórico e o território fora da muralha da cidade (Oliveira, 2014). No primeiro há um adensamento do núcleo medieval por sobre a malha urbana preexistente, conhecida hoje como “a Baixa do Porto”, que juntamente à Ribeira formam o núcleo histórico da cidade.

No segundo há a expansão em direção às zonas rurais do norte: Santo Ildefonso, Massarelos, Campo de Santo Ovídio, hoje Praça da República, sempre loteando as quintas existentes. A coerente e pertinente programação de projetos da Junta visava transformar o Porto numa cidade moderna. Regularizou-se o traçado viário, criaram-se ruas estruturantes para o crescimento urbano, entre elas as ruas da Cedofeita e da Almada, todas contrastando e conectando o “núcleo urbano antigo delimitado pelas muralhas medievais, e as estradas que articulavam o Porto com as regiões periféricas” (Ferreira; Rocha, 2013, p.192), entretanto, mantém-se o tipo básico: o sobrado sem afastamentos.

Figura 70 - Ribeira do Douro atualmente, com a ponte Dom Luiz I, de 1886



Foto do Autor (2020)

Figura 71 - As novas ruas do Porto, no período da Junta das Obras Públicas



Rua da Cedofeita (2020)



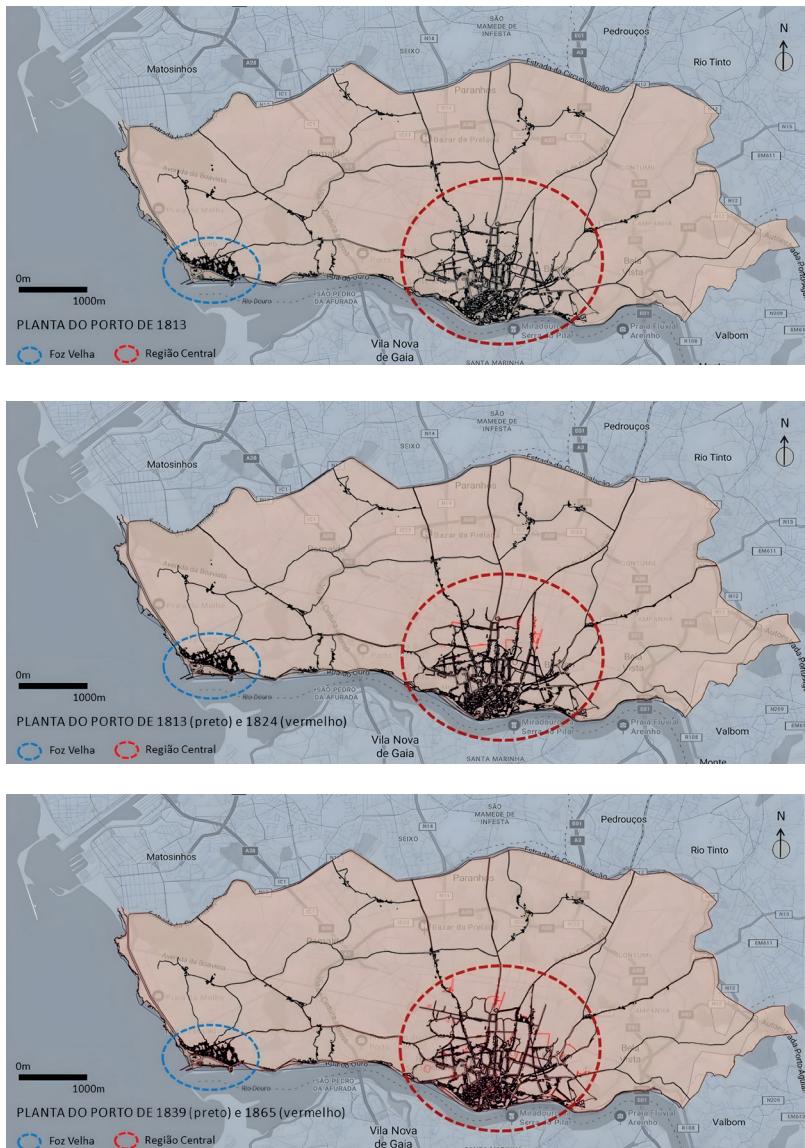
Rua da Almada (2020)

Fonte: Fotos do Autor (2019)

A partir daí, são distinguíveis três períodos morfológicos, segundo os conceitos da abordagem histórico-geográfica da morfologia e plantas históricas redesenhadadas: o Monárquico, o Tardo monárquico/Estado Novo e o período Democrático. Para cada um deles, um conjunto de ações de planejamento definiu então áreas de expansão ao norte, leste e oeste (Oliveira, 2013).

Período monárquico - observando-se as plantas desenvolvidas para os anos de 1813, 1824, 1839 e 1865 é possível observar na fase inicial do desenvolvimento da cidade, a existência de duas ocupações: à direita a Baixa e à esquerda a Foz Velha, na embocadura do rio Douro, além das saídas históricas da cidade e algumas poucas expansões no entorno desses dois polos.

Figura 72 - Sobreposição das plantas do Porto no período monárquico.



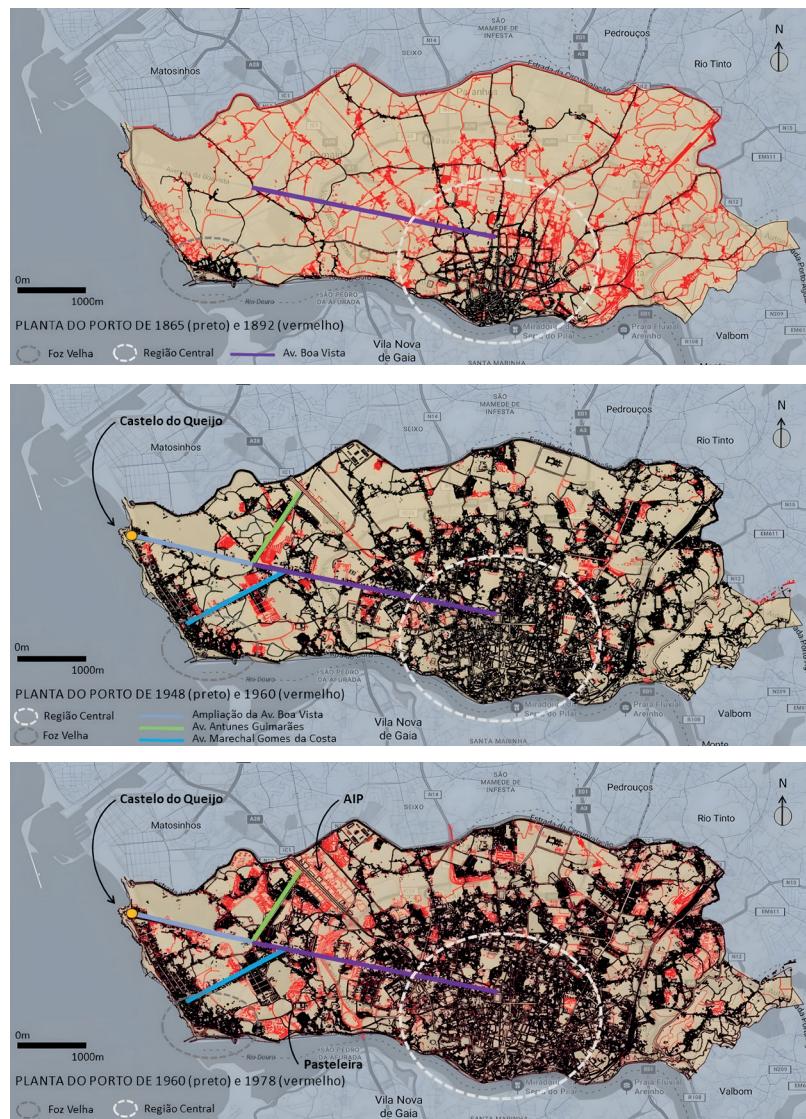
Fonte: Oliveira (2013). Elaborado por Ramon Fortunato

Período tardo-monárquico e Estado Novo - no período morfológico seguinte, a planta de 1892, registra novas expansões e conformação da Avenida da Boa Vista, inclusive a rotunda, cuja conclusão se dá em 1903, visível na planta de 1948, a mesmo que indica o atingimento do Castelo do Queijo, junto ao oceano. Esse será desde então o principal e moderno eixo viário que, durante o século seguinte, estruturou a expansão da cidade.

Nesse mesmo período é observada a implantação de dois outros eixos, que articulados à Avenida Boa Vista, importam para o racional desenvolvimento da porção oeste da cidade: as avenidas Antunes Guimarães e Marechal Gomes da Costa, a conectar o novo tecido à antiga ocupação da Foz Velha.

Se até a planta de 1960 os assentamentos apoiados nessas duas avenidas se apresentam ainda bem isolados, a partir dessa data, evidencia-se uma grande continuidade, o que reafirma a importância daqueles eixos como caminhos urbanos de estruturação da parte oeste da cidade.

Figura 73 - Sobreposição das plantas do Porto no período tardo-monárquico e Estado Novo



Fonte: Oliveira (2013). Adaptado por Ramon Fortunato.

Figura 74 - Avenida Boa Vista no Porto



Av. da Boa Vista, espaço representativo da expansão do Porto, nos séculos XIX, direção nascente (2020)



Avenida da Boa Vista, chegando até o oceano no século XX, na direção poente (2020)

Fotos: Luciano Werk. Equipamento Tello, modelo TLW004 (2020)

O Estado Novo⁵⁴ é de explosão populacional e de expansão consistente. Na Baixa, a Rua Mouzinho da Silveira, aberta em 1872, com 19 metros de largura e gabaritos mais altos, torna-se o principal eixo de comunicação entre a Ribeira e Praça da Liberdade, o novo centro da vida urbana da cidade, devido a progressiva implantação de atividades financeiras e comerciais (Oliveira, 2013).

Figura 75 - O novo centro do Porto no Séc. XIX



Rua Mouzinho da Silveira (2020)



Pça. da Liberdade no fim do Séc. XIX.

Fonte: Foto do Autor (2020); Pinto; Fernandes (2018)

⁵⁴ Estado Novo foi o regime político ditatorial, autoritário, autocrata e corporativista de Estado que vigorou em Portugal durante 41 anos ininterruptos, desde a aprovação da Constituição portuguesa de 1933 até ao seu derrube pela Revolução de 25 de Abril de 1974.

Período democrático – a retomada da democracia em Portugal coincide com a estabilização e perda demográfica, resultando em um espaço urbano mais compacto e contraditoriamente fragmentado em seu interior. Isso é devido, principalmente, às inúmeras implantações de conjuntos habitacionais dos anos 1950 e 1960, os denominados bairros sociais, a exemplo da Pasteleira. Essas iniciativas iriam alterar significativamente o tipo edilício característico da cidade: de unidades agrupadas em forma de grandes fachadas contínuas nos séculos anteriores, a unidades unifamiliares isoladas da primeira metade do século XX, ambas tendo a rua como referência. Entretanto, os blocos multifamiliares de apartamentos são desconectados do sistema viário.

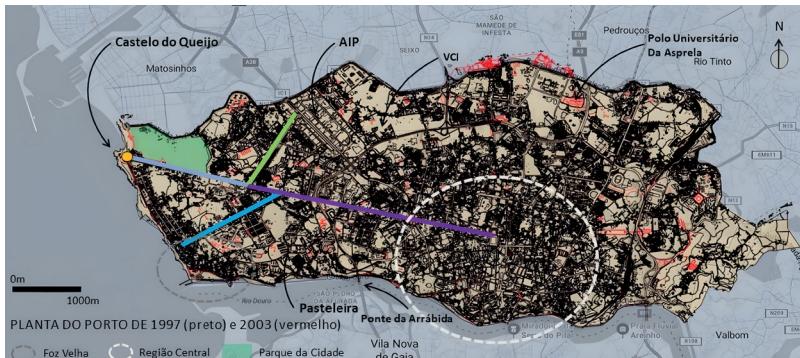
É possível ver nas plantas de 1997 e 2003, a formação de grandes vazios urbanos que conformam a cidade dissolvida que tratamos no capítulo 2. Tais vazios foram ocupados paulatinamente por pesadas estruturas de circulação rápida, a Via Cintura Interna – VCI o grande corredor viário transversal no coração da cidade, a ponte da Arrábida que conecta o Porto às diversas autoestradas da margem sul do Douro, além da transformação do caráter das áreas públicas. Se antes eram exclusivamente praças e largos, agora há a implantação dos grandes parques urbanos, incluído aí o Parque da Cidade que mais tarde, conectado à frente d'água formada pela orla do rio Douro e o Oceano Atlântico, vai representar uma barreira para a expansão sul e oeste da cidade.

A planta de 2003 também mostra o Polo Universitário de Asprela consolidando importante centralidade ao Norte e a configuração medianamente articulada que foi objeto do PDM-2006.

Conclui-se dessa maneira, como representado nos mapas do fim do Estado Novo e do período democrático, que a expansão da cidade do Porto ocorre por espasmos, resultando em fragmentação e difusão dos tecidos. Trata-se assim, de uma forma de produção do espaço urbano que resulta na solicitação de projetos para áreas cada vez maiores de de-

senvolvimento urbano, os quais são gradualmente integrados ao espaço a cada nova intervenção (Oliveira, 2013).

Figura 76 - Planta do Porto no período democrático



Fonte: Oliveira (2013). Elaborado por Ramon Fortunato

De tal modo, já não é mais possível, no início do século XXI, identificar limites entre as áreas de expansão citadas (norte, leste e oeste). Todavia, apesar da racionalidade da ocupação por meio de grandes eixos, eles são alternativas aos caminhos antigos e articulam malhas de variados mananciais urbanísticos. Dessa forma, a expansão oeste se contrapõe, por exemplo, à expansão norte, marcada pela utilização de uma matriz rural (Oliveira, 2013), resultando em tecido mais irregular, mesmo quando se observa a planta de 2003, já representativa da contemporaneidade do Porto.

Na porção oeste da cidade, uma das antigas ocupações originais do Porto, as freguesias de Aldoar, Nevogilde e Foz do Douro apresentam características diferenciadas, marcadas pela existência de tecidos mais recentes, fragmentados, com menores contingentes populacionais e densidades. Há igualmente, menores concentrações de famílias monoparentais, aliás uma tendência nacional, configurando-se em uma área não totalmente consolidada, onde residem grupos mais jovens da população (CMP, 2015).

Assim, no centro e na região oriental da cidade, novos loteamentos localizados são consideravelmente menos frequentes, devido ao maior nível de consolidação da malha urbana no primeiro caso e menores dinâmicas urbanas no segundo (CMP, 2015).

Plano Diretor Municipal de 2006

Argumenta-se que é extremamente difícil encontrar preocupações com a forma urbana relacionadas ao planejamento das cidades, contudo, pode-se dizer que isso foi feito no Plano Diretor Municipal de 2006 do Porto, já que, segundo Oliveira; Pinho (2015) e Kropf (2017), o plano possui aspectos morfológicos nos seus conteúdos fundamentais.

Isso é o que avaliamos adiante, por ora, afirmamos que o Plano Diretor Municipal do Porto, ou simplesmente PDM-2006, é fruto de longo processo de discussão na Câmara Municipal iniciado em 1998, inclusive por meio de diversas normas provisórias e medidas preventivas (Oliveira, 2011), até a sua ratificação e publicação em 2006⁵⁵, sendo constituído pelos seguintes documentos⁵⁶:

- Regulamento, publicado no Diário da República, número 2, de 3 de fevereiro de 2006 (CMP, 2006);
- Planta de ordenamento, constituída pelas seguintes cartas:
 - o Qualificação do solo;
 - o Património;
 - o Hierarquia da rede rodoviária;

⁵⁵ O plano vigente é fruto da alteração realizada em 2012.

⁵⁶ Há uma diferença fundamental entre os planos portugueses e os planos brasileiros e espanhóis: o volume de informações. Em Portugal, um plano não passa muito de um decreto do Conselho de Ministros e alguns mapas. Na Espanha e no Brasil podem chegar a vários e volumosos documentos.

- Planta de condicionantes.
- Seus objetivos estratégicos são os que seguem, conforme CMP (2006):
 - Valorização da identidade urbana do Porto através da conservação dinâmica dos tecidos existentes e do desenho de novos tecidos coerentes e qualificados, do controle das densidades e volumetrias urbanas e ainda da salvaguarda e promoção do patrimônio edificado e da imagem da cidade;
 - Requalificação do espaço público e valorização das componentes ecológicas, ambientais e paisagísticas através da sua reorganização sistêmica e da minimização dos principais impactos ambientais;
 - Racionalização do sistema de transportes, tendo em vista melhorar a mobilidade intraurbana, dando prioridade aos transportes coletivos em sítio próprio e aos novos modos de transportes públicos e individuais não poluentes, com especial reforço da circulação pedonal e ciclável e das funções de interface;
 - Redução das assimetrias urbanas existentes, fomentando a equidade da localização dos investimentos públicos e reforçando a coesão social e territorial, com especial incidência nos bairros sociais de intervenção prioritária;
 - Afirmação do centro histórico e da área central como referências insubstituíveis do desenvolvimento urbano de toda a área metropolitana do Porto, potencializando e reforçando a sua revitalização e animação.

Para ancorar suas propostas, o PDM-2006 define três sistemas urbanos com as seguintes funções:

- Sistema ambiental e de espaços coletivos – visando integrar os recursos naturais existentes, cujo elemento principal é a Estrutura Ecológica Municipal para assegurar “a defesa e valorização dos elementos paisagísticos”, proteção de zonas mais sensíveis e “promoção dos sistemas de lazer e recreio” (Oliveira, 2011:189);
- Sistema patrimonial – é constituído pelas áreas de interesse urbanístico e arquitetônico, imóveis de interesse patrimonial, além de áreas de valor arqueológico;
- Sistema de circulação e mobilidade – constituído pelas redes ferroviárias, rodoviárias, as interfaces de passageiros e mercadorias, além do conjunto de estacionamentos, o sistema se presta à conexão do Porto e sua envolvente.

Nesse contexto, as ações de ocupação e transformação do solo deverão se concretizar por meio dos Instrumentos chamados Operações de Loteamento (OL) e Unidades Operativas de Planejamento e Gestão (UOPG).

O zoneamento do PDM–2006, presente na Carta de Qualificação do solo divide o perímetro da cidade do Porto em subcategorias de espaço do solo urbanizado (CMP, 2006), cujos fragmentos representativos dos tecidos, descritos e ilustrados na figura seguinte:

Figura 77 - Fragmentos representativos dos tecidos urbanos do Porto, de acordo com a Carta de Qualificação do Solo do município do Porto de 2004



SE1- Centro Histórico (Baixa); **SE2** - Entorno da Avenida dos Aliados; **SE3** - Área da Avenida da Constituição; **SE4** - Área de Serralves; **SE5** - Pastelaria; **SE6** - Nun'Álvares; **SE7** - Área Empresarial do Porto; **SE8** - Estádio do Dragão; **SE10** - Parque da Cidade

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

São ao todo nove subcategorias. Há uma décima subcategoria não descrita, chamada SE9 – Sistemas de circulação e mobilidade, cujos componentes servem exclusivamente de canal de transporte ou elemento de conexão e correspondência entre diferentes modos e meios de transportes, que facilitam a relação entre os setores urbanos, entre a cidade e a sua área metropolitana e ou outros pontos do espaço nacional e internacional (CMP, 2006).

- SE1 Áreas históricas (Centro Histórico da Baixa) - é representativo dos tecidos mais consolidados e antigos da cidade, além das reminiscências dos núcleos rurais primitivos que ainda conservam a estrutura e os elementos

morfológicos iniciais, que por essa razão se interessa preservar e requalificar (CMP, 2006). Localizam-se na área da ocupação original da colina da Sé e nas proximidades da foz do rio Douro no Oceano Atlântico. Dotadas de relativa “medievalidade”, possuem ruas estreitas que acompanham a topografia (traçado orgânico), formadas quase que exclusivamente pelo alinhamento de lotes também estreitos e que se interceptam por meio dos largos;

- SE2 Área de frente urbana contínua consolidada (entorno da Avenida dos Aliados) - este fragmento é representativo da primeira área de expansão da cidade, diretamente conectada ao núcleo original, formada principalmente pelas iniciativas da Junta de Obras Públicas iniciadas ainda no Séc. XVIII (Oliveira, 2013), prorrogando-se pelo Séc. XIX e início do Sec. XX, e que encontra na Rua da Almada e o entorno da Câmara Municipal do Porto suas maiores expressões. A área já é dotada de maior regularidade no traçado das vias, há a formação de quarteirões, frutos de cuidadoso desenho urbano, entretanto, foi mantido o padrão de lotes estreitos sem afastamentos.
- SE3 Área de frente urbana contínua em consolidação (Avenida da Constituição e circundantes) - fragmento representativo das novas expansões e conformação das avenidas modernas como a Constituição e a Boa Vista, até hoje grandes eixos viários que a partir do século XIX, estruturarão a expansão da cidade na direção do oceano. As edificações ainda não possuem afastamentos, mantendo-se o alinhamento frontal, entretanto a largura dos lotes é maior e o traçado mais regular. O espaço público se encontra definido, e grandes áreas verdes são observadas no interior dos quarteirões (CMP, 2006).

- SE4 Área de habitação de tipo unifamiliar (região de Serralves) - este fragmento representa a ocupação predominante na porção oeste da cidade, estruturada principalmente ao longo da Avenida Marechal Gomes da Costa. De traçado regular, a área é de baixa densidade e composta pela tipologia de unidades unifamiliares, isoladas no meio lote, cuja taxa de impermeabilização não pode exceder 60% da área (CMP, 2006). Evidentemente residencial, o fragmento é representativo de um tecido que possui poucos lotes dedicados ao comércio ou ao uso misto, quase sempre adaptados ou convertidos.
- SE5 Área de edificação isolada com prevalência de habitação coletiva (conjunto da Pasteleira) - representativo das inúmeras soluções de habitação social em altura encampadas pelos governos da cidade, o fragmento da Pasteleira é composto por blocos de habitação coletiva isolados em meio à cobertura verde, além de usos mistos resultantes numa solução que quebra a tradicional entre rua/espaco edificado, a se repetir em vários pontos da cidade, em todas as direções, sem criar um *continuum*, ainda que conectados em maior ou maior grau aos tecidos circundantes.
- SE6 Área de urbanização especial (Nun'Alvares) – como observado, a evolução urbana do Porto define uma configuração dotada de diversos vazios, principalmente delimitados por áreas residenciais de baixa densidade, repetindo a configuração fragmentada de outras cidades europeias desde o final do século XX. O fragmento é representativo de um desses vazios, trata-se “área de expansão habitacional ou de reconversão urbanística” área denominada Nun'Alvares (UOPG 01 - Unidades Operativas

de Planeamento e Gestão 01 - ver adiante), totalmente envolta por áreas SE4 e SE5. Coincidem com muitos *fringe belts* e “para as quais é indispensável a definição detalhada da sua concepção e forma de ocupação com recurso ao desenho urbano” (CMP, 2006, p.797).

- SE7 - Área Empresarial do Porto - originalmente uma área industrial, foi paulatinamente ocupada por armazéns, serviços e comércio especializado, sendo que o PDM indica ainda implantação de usos complementares: “habitação, serviços, comércio, equipamentos e estabelecimentos hoteleiros, empreendimentos turísticos e de restauração e bebidas” (CMP, 2006, p.797). No fragmento é possível observar a inexistência de afastamentos, os grandes volumes edificados, onde a taxa de impermeabilização deve ser inferior a 70% do lote.
- SE8 Área de equipamento (Estádio do Dragão) - corresponde às parcelas para instalação de equipamentos ou infraestruturas de interesse público de caráter estruturante no funcionamento da cidade. De grande porte e aspecto excepcional, os equipamentos podem ser propostos ou existentes, como é o caso do Estádio do Dragão, por sua vez, conectado diretamente ao sistema de transporte metropolitano. A taxa de impermeabilização da edificação não excederá os 75% do lote. Nas áreas não edificadas, necessariamente ajardinadas ou arborizadas, essa taxa não poderá exceder os 10%. No caso de equipamento localizado no interior de estrutura verde a impermeabilização não poderá ser superior a 60% (CMP, 2006).
- SE10 Solo afeto à estrutura ecológica (Parque da Cidade) - o

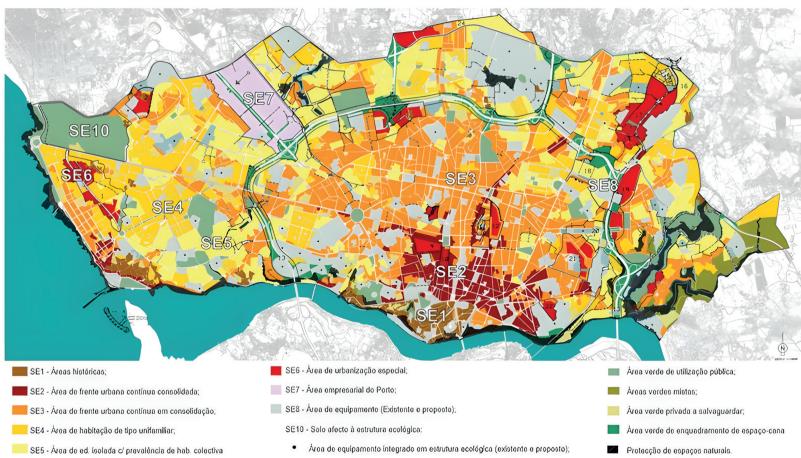
PDM propõe uma Estrutura Ecológica Municipal⁵⁷ composta por diversas categorias de ocupação do solo, que variam de áreas de uso público e privado a áreas preservadas, incluindo espaços destinados à canalização, bem como zonas mistas. Parte dessas áreas correspondem a territórios que visam proteger recursos naturais, como zonas úmidas, cursos d'água a céu aberto, áreas suscetíveis a inundações, praias e encostas. Além disso, a Estrutura Ecológica Municipal abrange áreas de instalações existentes ou propostas (CMP, 2015).

- Cabe destacar o zoneamento do PDM-2006 e as UOPG - Unidades Operativas de Planeamento e Gestão que correspondem a subsistemas urbanos sujeitos aos instrumentos de execução previstos na lei, tendo como objetivo a execução programada das áreas urbanizáveis (CMP, 2006). A delimitação de uma UOPG pode considerar ordens variadas, tais como a consistência na estrutura urbana a ser estabelecida, planejamento integrado, uniformidade de estilos arquitetônicos, implementação de um sistema de transporte eficiente, agrupamento de atividades específicas, instalações públicas ou áreas de recreação com funções distintas, entre outros aspectos (CMP, 2006). No conjunto, as vinte e quatro UOPG previstas no PDM-2006 correspondem a quase um quarto do território municipal e nelas podem ser distinguidas as lógicas de expansão urbana (CMP, 2015). Sua operacionalização, estão então sujeitas à realização dos

⁵⁷ O PDM usa o termo estrutura ecológica com o mesmo sentido de estrutura verde.

Planos de Pormenor⁵⁸, Planos de Urbanização ou Unidades de Execução, possuindo um caráter estratégico na gestão do município.

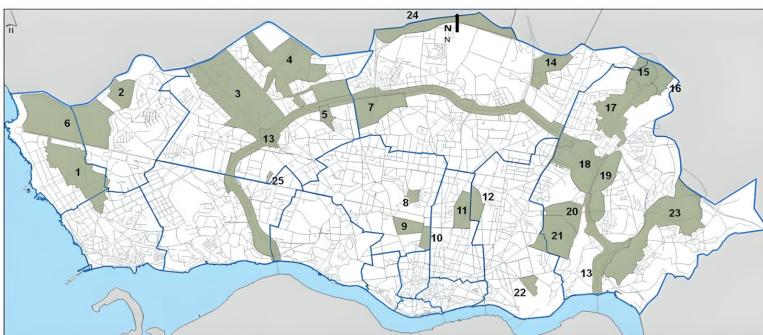
Mapa 3 - Planta de ordenamento/carta de Qualificação do Solo do Município do Porto.



Fonte: CMP (2006). Adaptado pelo Autor.

⁵⁸ No sistema de planejamento português, o plano de pormenor é aquele que “desenvolve e concretiza o plano diretor municipal, definindo a implantação e a volumetria das edificações, a forma e organização dos espaços de utilização coletiva e o traçado das infraestruturas”, conforme a Lei n.º 31/2014, de 30 de maio (República Portuguesa, 2014, p.2996).

Mapa 4 - Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG) no Município do Porto



1- Avenida Nun'Álvares, 2- Aldar, 3- Área Empresarial do Porto (AEP), 4- Requejende Norte/Viso, 5- Prelada, 6- Parque Ocidental, 7- Regado, 8- Bouça, 9- Companhia Auriúrica, 10- Escola Académica, 11- Forninha, 12- Doze Casas, 13- VCI, 14- Areosa, 15- S. João de Deus, 16- Ranha, 17- Contumil, 18- Antas - Antas, 19- Mercado Abastecedor, 20- Alameda 25 de Abril, 21- Campanhã, 22- Prado do Repouso, 23- Parque Oriental, 24- Curtumes/Circunvalação. As linhas azuis indicam os limites das freguesias do Porto.

Fonte: Carta de Planta de ordenamento - carta de qualificação do solo PDM (CMP, 2006). Adaptado pelo Autor.

Assim, quanto às ações urbanísticas, o PDM-2006 (2015, p.86) cuidou de definir princípios orientadores, “(...) recusando especificidades e voluntarismos que normalmente não se concretizam”. Ocupa “(...) definir as grandes orientações para uma gestão de oportunidades que garanta dinâmicas urbanas multiplicativas”, contudo, este nível de generalidade pode ser um revés para o PDM-2006.

Em geral, a configuração que resulta do plano, dezoito anos após a sua promulgação e considerando as revisões posteriores, é de uma cidade com o núcleo histórico recuperado funcional e arquitetonicamente, com variedade de usos e ocupações, bons serviços públicos circundado por ocupação mais ou menos dispersa, quando se distancia dele. Não obstante, como não poderia deixar de ocorrer numa cidade contemporânea, ainda restam vazios e alto grau de fragmentação. É o que se observa quanto às centralidades urbanas: o plano não as propõe de maneira objetiva, cabendo às UOPG assumir esse papel, o que não ocorreu a contento, pelo menos até 2015:

“A distribuição espacial das licenças de loteamento emitidas entre 2007 e 2012 é muito dispersa, não sendo observável uma aderência às propostas do PDM relativas à afirmação de uma cidade multipolar, caracterizada pela complementaridade entre as centralidades “consolidadas” (Baixa e Boavista) e centralidades emergentes na Área Empresarial do Porto, Antas e Aspresa” (CMP, 2015, p.101).

Assim, apenas três novas centralidades foram implantadas: Aspresa/Polo Universitário, Antas e AEP. Já quando se observa o traçado das linhas do Metro do Porto, percebe-se a falta de conexão com as principais centralidades preexistentes (Baixa e Boa Vista), ficando a também a Foz desconectada do conjunto.

Permanecendo o tema transporte e à circulação de pessoas, apesar do objetivo número três do plano, “racionalização do sistema de transportes (...), dando prioridade aos transportes colectivos em sítio próprio e aos novos modos de transportes públicos e individuais não poluentes” (CMP, 2006, p.792), a diretiva é falha, evidenciados: i) pela extrema dificuldade para por exemplo se cruzar a cidade por meio do transporte coletivo⁵⁹; ii) pela relevante participação do transporte individual, cerca de 55% dos deslocamentos diários, contra 35% dos em transporte coletivo (CMP, 2015); ou ainda iii) pela inalteração da velocidade média⁶⁰

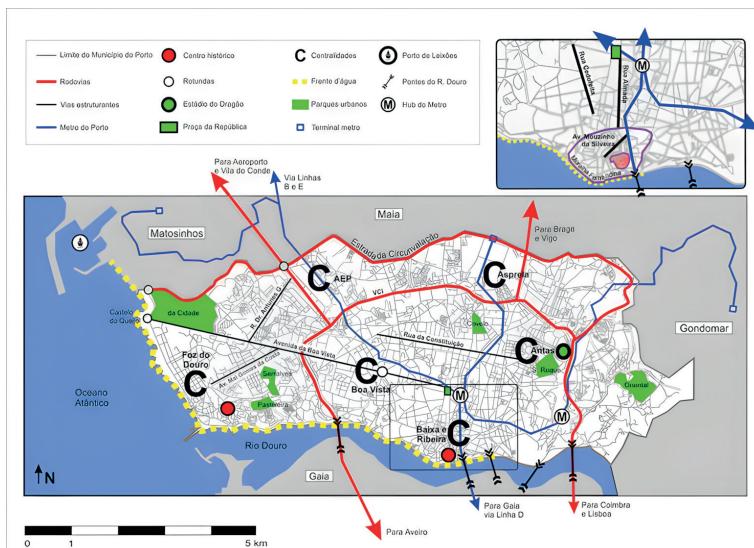
⁵⁹ Segundo o aplicativo Google Maps, para se transitar de transporte coletivo entre a Foz do Douro e o Shopping Parque Nascente, no extremo oriente da cidade, uma distância de 10km, às 8h da manhã de uma segunda-feira típica, em uma única viagem, gasta-se em média 53 minutos ou mais.

⁶⁰ A velocidade média dos transportes públicos é considerada um indicador relevante da evolução das condições globais da fluidez do tráfego e da qualidade da oferta deste tipo de transporte, nomeadamente no que diz respeito aos ônibus. Em Vitória (ES), por exemplo, cidade com porte e população aproximadas às do Porto, nos anos de 2014, 2015 e 2016, a velocidade média de viagem dos ônibus do sistema de transporte público municipal foi de 18km/h. Fonte: PMV/SETRAN. Disponível em: <https://observavix.vitoria.es.gov.br/tema/3/indicador/143>. Acessado em 5/10/2020.

de circulação dos transportes públicos entre 2007 e 2012, mantida na faixa dos 12,9 km/h, mesmo depois de alguma “melhoria das condições de circulação decorrente da crise económica” de 2010 (CMP, 2015, p.33).

De outra forma, o PDM-2006, através do Sistema de Circulação e Mobilidade, indica alguns corredores de configuração transversal, quer sejam pertencentes à rede viária principal (Via de Cintura Interna - VCI e Estrada da Circunvalação) ou aos eixos urbanos estruturantes e de articulação intermunicipal (Rua da Constituição, Avenidas da Boa Vista e Diogo Botelho/Campo Alegre e o complexo marginal do rio Douro). Muito embora sejam servidos por transporte rodoviário por ônibus, além do transporte público individual, não havendo nenhuma proposta para a implantação de um sistema de transporte coletivo de massa transversal, ou mesmo circular, uma vez que o sistema “Metro do Porto” possui apenas linhas radiais.

Mapa 5 - Estrutura urbana atual da Cidade do Porto



Fonte: Elaboração própria

Na sequência, a Matriz 4 apresenta a avaliação do PDM-2006, utilizando a metodologia PFORM. Notas atribuídas e o resultado serão comentados adiante.

Matriz 4 - 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: Elaboração própria

Pelo somatório 6, o plano é enquadrado na categoria “considera parcialmente”, necessitando ajustes caso queira considerar a forma da cidade. Isso ocorre basicamente porque dos cinco objetivos elencados no documento do PDM-2006, quatro estão diretamente relacionados ao conceito de forma utilizado e um está indiretamente relacionado a ele. Para o zoneamento, assumidamente o PDM-2006 evoca características que indicam um padrão morfológico de tecidos coerentes e articulados, ainda que restem vazios em seu interior.

Por outro lado, com exceção de uma genérica menção em seus objetivos, o plano não trata diretamente a questão da densidade urbana, e remete às definições aos demais instrumentos, especialmente às UOPG. Também por meio das UOPG, o PDM-2006 propõe novas centralidades, restando aos projetos a medida de sua importância e relevância na estrutura urbana. Caso não sejam elaborados, ou mesmo se mal elaborados, a cidade fica à mercê dos interesses privados.

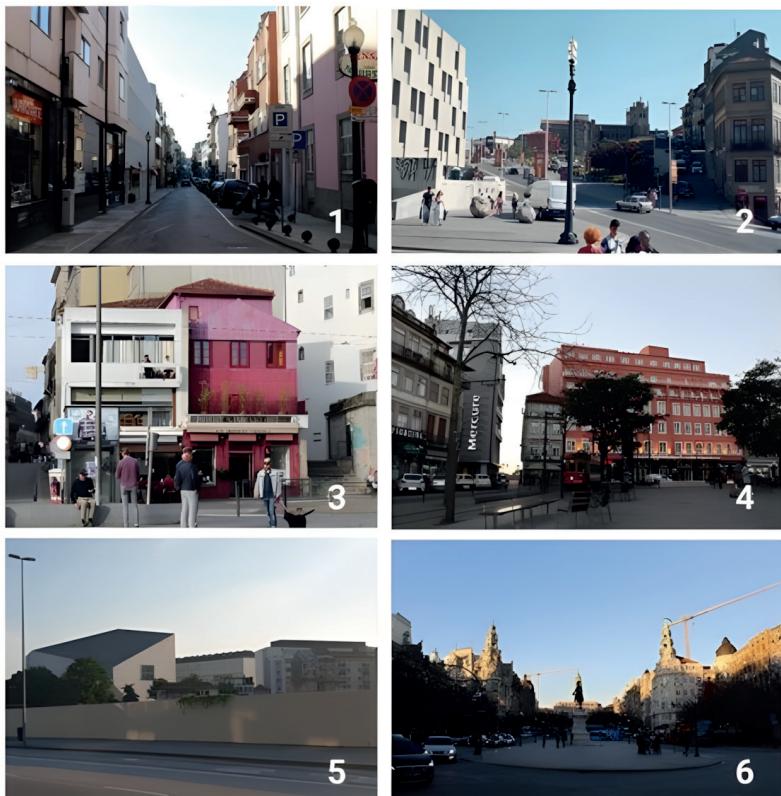
Já sobre corredores urbanos, o traçado das linhas do Metro do Porto buscou conectar algumas centralidades e isso é indicado no documento. Por outro lado, o Sistema de Circulação e Mobilidade do PDM-2006 indica corredores de configuração transversal, utilizados exclusivamente pelo transporte rodoviário e coletivo e individual, são eles: a via de Cintura Interna, a Estrada da Circunvalação, a rua da Constituição e as avenidas da Boa Vista e Diogo Botelho/Campo Alegre, além do grupo de vias marginais do rio Douro. Não houve proposta para a implantação de um sistema de transporte coletivo de massa de caráter transversal.

Já por meio do sistema ambiental e da Estrutura Ecológica Municipal, o plano prevê “a defesa e a valorização dos elementos patrimoniais e paisagísticos relevantes, a protecção de zonas de maior sensibilidade biofísica e a promoção dos sistemas de lazer e recreio” com adoção de “áreas integradas na estrutura verde da cidade” (CMP, 2006, p.798).

Sobre diversidade e adaptabilidade de usos, das dez subcategorias de espaço do solo urbanizado (ver a descrição do plano), três são classificadas como uso misto (SE1, SE2 e SE3), duas (SE4 e SE5) embora sendo residenciais, admitem outros usos compatíveis associados e quatro (SE7, SE8, SE9 e SE10) restringem seus usos. A SE6 - Área de urbanização especial, por outro lado remete às respectivas UOPG a atribuição dos parâmetros urbanísticos. Do que se conclui que o plano não é restritivo para a adoção do princípio da diversidade e liberdade tipológica, fruto de uma sequência de variações sincrônicas e diacrônicas (ver capítulo 3) ao longo do tempo.

O Plano permite a adaptabilidade, desde que os usos e formas de ocupação sejam compatíveis entre si e que haja preocupação com os níveis de ruído e tráfego, tudo percebido no dia a dia da cidade.

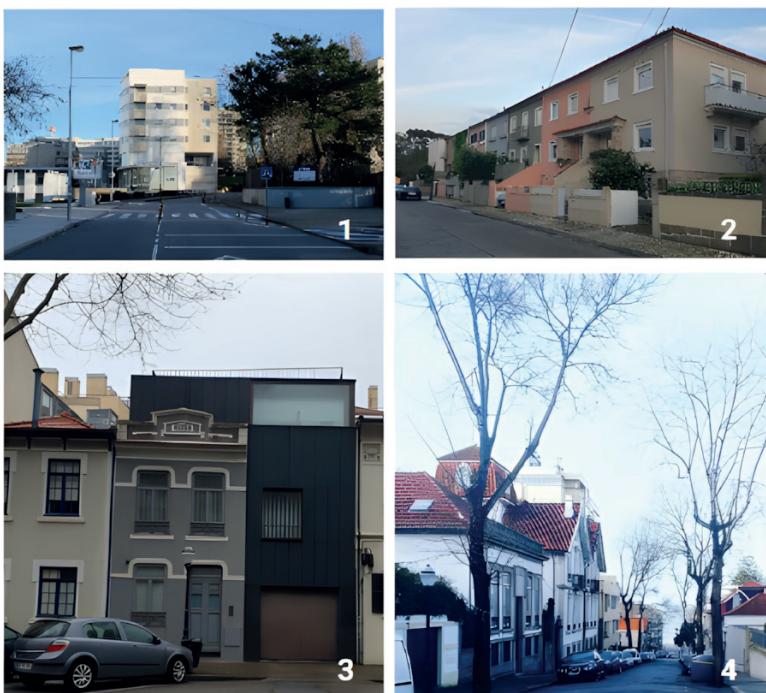
Figura 78 - Diversidade, liberdade tipológica e adaptabilidade de usos no Porto, na Baixa e Boa Vista



1 - Rua da Torrinha; 2 - Av. Dom Afonso Henriques com a Sé ao fundo; 3 - Praça Gomes Teixeira/Carmo, na Baixa; 4 - Praça da Batalha, todas na Baixa do Porto; 6 - Av. da França Av. dos Aliados.

Fotos do Autor (2019)

Figura 79 - Diversidade, liberdade tipológica e adaptabilidade de usos no Porto, em Aldear e Foz.



1 - Rua Pinho Leal; 2 - Rua da Fez, em Aldear; 3 - Rua Mal. Saldanha; 4 - Rua do Molhe, na Foz.

Fotos do Autor (2020)

Compreende-se que o princípio da história da cidade é o mais apropriado pelo PDM-2006. Isso já pode ser observado já nos objetivos número 1, “valorização da identidade urbana (...) e promoção do património edificado e da imagem da cidade” e número 2, “afirmação do centro histórico e da área central como referências insubstituíveis” (CMP, 2006, p.792). Mas cabe aqui uma ressalva: nos últimos anos o centro histórico do Porto, apesar de recuperado, vem sendo invadido pelo turismo de massa e pela especulação imobiliária, estimulando gentrificação e dificultando a criação de sentido pertencimento e identidade.

Segundo Cruz e Gato (2023), entre os anos de 2012 e 2019, houve um aumento significativo no número de registos de Alojamento Local (AL)⁶¹ em Portugal continental, com destaque para Lisboa, que registou um crescimento de 7374%, e Porto, com um aumento de 4234%.

Nesse sentido, cabe destaque as iniciativas da Câmara Municipal de Lisboa para controle da especulação imobiliária, a chamada “Renda Segura” (Moreira, 2020), bem como o “Porto com Sentido” (Lança, 2020), que agem para alugar residências de proprietários privados, especialmente aqueles envolvidos em alojamento local.

Por meio desses programas, os inquilinos teriam acesso a contratos de arrendamento a preços abaixo do valor de mercado, com duração entre 2 a 5 anos. Para os proprietários, também eram garantidos vários benefícios e garantias, incluindo benefícios fiscais e a possibilidade de receber adiantamento de um ano de aluguel no caso de serem necessárias obras de conservação.

Contudo as políticas parecem ainda não funcionar efetivamente, já que a oferta, o valor dos aluguéis e a prática predatória no mercado habitacional teimam em manter-se em constante elevação. Após a pandemia de Covid-19 e a sensível redução da ocupação, até 2022, os proprietários tiveram uma adesão reduzida a essas políticas, em comparação com as expectativas geradas. Tanto em Porto quanto em Lisboa, os proprietários optaram por esperar pela retomada do turismo (Cruz; Gato, 2023).

Retomando a análise do PDM-2006, sobre os possíveis ajustes, o

⁶¹ Alojamento Local (AL) é uma forma de hospedagem temporária em que particulares disponibilizam suas propriedades, como apartamentos, casas ou quartos, para aluguel a turistas por períodos curtos de tempo. Nos anos 2010, esse modelo de negócio imobiliário se converteu num dos principais motores da turistificação dos centros urbanos, mundo afora.

documento poderia ser mais claro quanto à indicação das centralidades, que por sua vez poderiam auxiliar na eliminação dos vazios e superação da fragmentação ainda persistente. Além disso, é possível melhorar o atendimento do sistema de transportes entre várias partes da cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O senso comum crê que questões formais parecem ser mais destinadas a escalas menores, quando se compara planejamento e desenho urbano. Ora, o próprio termo *urban design* é constantemente utilizado nos trabalhos de língua inglesa para definir, na verdade, um ofício que extrapola o desenho de ruas e quadras, abrangendo como destaca Alexander et al. (2013), padrões em escala ampla.

Daí, como ficou demonstrado, o PDM-2006, apesar de transferir às UOPG e aos planos de pormenor a responsabilidade pelo desenho, não se furtar em considerar questões mais amplas como uma nova abordagem do zoneamento, algo que fica em segundo plano nos demais planos avaliados.

Contudo, o plano que melhor define uma mudança no padrão morfológico é o PRET-1996, a ponto de ocasionar alterações na estrutura da Região Metropolitana de Madrid, mesmo sem ser sequer detalhado. Não se sabe exatamente o porquê, se por catalisar práticas preexistentes ou por criá-las a partir das observações da realidade, entretanto, a questão não causa nenhum demérito ao documento.

Já no caso do PEOT-1977, apesar das críticas aqui tecidas, ele impediou o que poderia ter sido uma mais intensa proliferação de núcleos isolados no território do Distrito Federal, emergindo de suas orientações uma massa urbanizada à sudoeste. O que está em causa é que, parte da solução foi obtida por meio de medidas casuais, de caráter político e de ocupações informais. Terá sido causalidade? O que aconteceu na sequência precisa ser objeto de outras avaliações.

Finalmente, os planos devem possuir uma visão complexa, metas e objetivos claros, teorias e níveis de racionalidade adequados e que a

forma, apesar de aplicável, não é e nem pode ser a única referência para o planejamento urbano. De maneira que, se a forma diz muito sobre como se vive nas cidades e sobre a história de suas populações, deve-se considerar também aspectos sociais, econômicos e ambientais com a mesma relevância, no que a metodologia apresentada deve ser adaptada para trabalhar junto a todos esses conhecimentos.

Talvez o que propomos, sob risco de um sacrilégio, seja a “anti-morfologia”, dado que a realidade urbana contemporânea é muito mais complexa que qualquer abordagem programática, método ou cartilha. O planejamento da forma pode ajudar. Contudo, sem visão sistêmica, sem controle das atividades e das proposições, sem flexibilidade, participação e principalmente sem avaliação contínua dos planos, a prática do planejamento não será efetivo.

REFERÊNCIAS

ADVISORY COMMITTEE ON ZONING. **A Zoning Primer.** Washington: Government Printing Office, [s.l.], 1926.

ALEXANDER, Christopher; NEIS, Hajo. ANNINOU, Artemis; KING, Ingrid. **A new theory of urban design.** New York: Oxford University Press, 1987.

ALEXANDER, Christopher. **Notes on the Synthesis of Form.** Cambridge: Harvard University Press, 1973.

ALEXANDER, Christopher. **A cidade não é uma árvore,** [s.l.], 2006. Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/48296984/UMA-CIDADE-NAO-E-UMA-ARVORE>. Acesso em: 16/6/2015.

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

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

ALEXANDER, Ernest; FALUDI, Andrea. **Planning and plan implementation: notes on evaluation criteria.** Environment and Planning B: Planning & Design, [s.l.], v. 16, 2. ed, 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. **Evaluations and rationalities: reasoning with values** in planning. In: ALEXANDER, Ernest (Ed). Evaluation and planning, Evolution ans prospects. Ashgate: Aldershot, 2006.

ALIANÇA BIKE- Associação Brasileira do Setor de Bicicletas. **Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo.** São Paulo, 2019. Disponível em http://aliancabike.org.br/pagina.php?id_secao=10&id_page=50. Acesso em 03/3/2020.

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

ALVES, Henrique Vitorino Souza. **Urbanização Líquida: uma interpretação da urbanização contemporânea a partir do pensamento de Zygmunt Bauman.** 2020. 173. (Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Brasília, 2020.

ANDERSON, Chris. **A Cauda Longa: do mercado de massa para o mercado de nicho.** Rio de Janeiro: Elsevier, 2006.

ARCADE FIRE; BUTLER, Edwin; GARA, Jeremy; CHASSAGNE, Regine; PARRY, Richard; KINGSBURY, Tim; BUTLER, William. **Sprawl II (Mountains Beyond Mountains).** In: *The Suburbs*. Montreal: Merge Records, 2010. Spotify, faixa 15. Disponível em: <https://open.spotify.com/track/0U0p8weaMiblFMj0CPlvHV?si=deU3e8RsQCCDV8gOp4PeYg>. Acessado em: 30/9/2020.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da Arte como História da Cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 2005.

ARNHEIM, Rudolf. **Arte e percepção visual: uma psicologia da visão criadora - nova versão.** São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2005.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo.** São Paulo: Romano Guerra, 2010.

ASSUMPÇÃO, Marina de Camargo. **Estudo de casos concurso público prêmio caixa IAB: A produção do espaço urbano na habitação de interesse social.** 2013. Tese (Doutorado em Arquitetura, Tecnologia e Cidade) - Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2013.

AYUNTAMIENTO DE VITORIA GASTEIZ. **Plan general de ordenación urbana de Vitoria-Gasteiz. Revisión.** Vitoria/Gasteiz, 2003. Disponível em <https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/24/50/52450.pdf>. Acessado em 6/12/2017.

AYUNTAMIENTO DE MADRID. Área de Gobierno de Urbanismo e Vivenda. Dirección General del Revisión del Plan General. **Revisión del Plan General (tomo II). Información urbanística, Diagnóstico de ciudad.** v.I. Madrid, 2013. Disponível em: https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UrbanismoyVivienda/Urbanismo/PGOU/PUBLICACIONES/DocTexto/AV_DIAG-

NOSTICO_vo1.pdf. Acesso 27/6/2019.

AYUNTAMIENTO DE TOLEDO. Centro Municipal de Informática. Madrid: **Cartografia histórica**, 2017. Disponível em: <http://www.toledo.es/toledo-siempre/cartografia-historica/>. Acesso em 18/10/2018.

BALLAIN, René; JACQUIER, Cl; DARRIS, G.; BROUDIC, J.Y.; GIRARD, R.; MOLLET, A.; VERVAEKE, M. **Sites Urbains en Mutation**. Paris: L'Harmata, 1990.

BARBIERO, Cristiane Maria. **Ensino de história local para crianças: (re) construindo histórias de Paranhos**. Dissertação (Mestrado Profissional em Ensino de História) -Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Amambaí, 2018.

BARREIRA, Marcos Rodrigues Alves. **Henry Lefebvre: a crítica da vida cotidiana na experiência da modernidade**. 2009. 169. Tese (Doutorado em Psicologia Social) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

BATTY, Michael; Longley, Paul. **Fractal cities: a geometry of form and function**. Academic Press: Londres, 1994.

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

BAUMAN, Zigmunt. **Retrotopia**. Rio de Janeiro: Zahar, 2017.

BENEVOLO, Leonardo. **Orígenes del Urbanismo Moderno**. Biblioteca Básica de Arquitectura. Madrid: H.Blume Ediciones, 1981.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

BERGHAUSER PONT, Meta. HAUPT, Per. **Space, Density and Urban Form**. Delft: 2009. 306. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade de Tecnologia de Delft, Delft, 2009. Disponível em <http://resolver.tudelft.nl/uuid:0e8cdd4d-80d0-4c4c-97dc-dbb9e5eee7c2>. Acesso 26/6/2019.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: A aventura da modernidade**. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1999.

BITENCOURT, Ricardo Batista. A inteligência artificial e a construção de um

mundo novo em imagens e textos. **VII Encontro Internacional de Gestão, Desenvolvimento e Inovação (EIGEDIN)**. Naviraí, 2024. No prelo.

BITENCOURT, Ricardo Batista. **Para planejar a boa forma, a avaliação de planos na cidade contemporânea**. 2020. 314f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2020.

BITENCOURT, Ricardo Batista. **A formação do espaço metropolitano da Capital do Brasil**. 2005. 119. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Brasilia, 2005.

BITENCOURT, Ricardo Batista; GOMES, Ramon Fortunato. **Aspectos culturais e morfologia urbana na fronteira: O caso das cidades gêmeas de Bela Vista/BR e Bella Vista/PY**. In: X Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Córdoba/AR, 2024. No prelo.

BITENCOURT, Ricardo Batista; GOMES, Ramon Fortunato; RIBEIRO, Romulo José da Costa. **Áreas metropolitanas de Belém e Brasília: novos recortes para análise**. In: X Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, 2018, Barcelona. Revistes UPC, 10. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya - BarcelonaTech, 2018. Disponível em: <https://revistes.upc.edu/index.php/SIIU/issue/view/807>. Acesso em 14/4/2020.

BITENCOURT, Ricardo Batista; GOMES, Ramon Fortunato. **Forma urbana e planejamento: tradições nos dois lados do Atlântico**. Artigo apresentado no XI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona: Revistes UPC - Universitat Politècnica de Catalunya, BarcelonaTech, 2019, 11, 1-16. Disponível em <https://revistes.upc.edu/index.php/SIIU/issue/view/773>. Acesso em 14/4/2020.

BOHIGAS, Oriol. **Zuazo en el Madrid republicano** - El País, Cataluña, Barcelona, 10/11/2006. Disponível em: https://elpais.com/diario/2006/10/11/catalunya/1160528844_850215.html. Acesso em: 6/7/2017.

BOOTH, Charles. **Life and Labour of the People in London (7 vols.)**. London: Macmillan, 1902. Disponível em <https://archive.org/details/lifelabourofpeop07bootiala/page/330/mode/2up/>

search/general. Acesso: 28/3/2020.

BOURDIEU, Pierre. The forms of capital. In: RICHARDSON, J. (Ed.) **Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education**. New York: Greenwood, 1986.

BOURDIEU, Pierre. **O senso prático**. Petrópolis: Vozes, 2009.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 2001.

BRITO, Jusselma Duarte de. **De Plano Piloto a metrópole: a mancha urbana de Brasília**. 2009. 244. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

BRUAND, Yves. Arquitetura Contemporânea no Brasil. São Paulo: Perspectiva, 2012.

CABRAL, Thalyne Nadja Dittert; ROSSETTO, Adriana Marques; SABOYA, Renato. T. Espaço Público e Urbanidade: estudo da influência de aspectos morfológicos locais sobre a utilização de praças em Florianópolis. **Revista Políticas Públicas & Cidades**, Florianópolis, v.4, n.2, p.151 – 170, jan/jul. 2016.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (CMP). **Regulamento do Plano Director Municipal do Porto**, Resolução do Conselho de Ministros nº 19/2006. Publicada no Diário da República - I Série - B, n.º 25, 3 de fevereiro de 2006. Lisboa., 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/guiateamatico/PlaneamentoOrdenamento/Documents/REOT_VT_AM.pdf. Acesso: 16/3/2019.

CANNIGIA, Gianfranco. MAFFEI Gian Luigi. **Interpreting Basic Building: Architectural Composition and Building Typology**. Firenze, Alinea, 2001.

CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades**. Tomo I - Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002.

CAPEL, Horacio. De nuevo el modelo Barcelona y el debate sobre el urbanismo barcelonés. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**. Universidad de Barcelona, Barcelona, v.XI, n.629, p.74298, janeiro, 2006.

CARPINTERO, Antonio Carlos Cabral. **Brasília-prática e teoria urbanística no Brasil: 1956-1998**. 1998. 257. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura de Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

CARVALHO, Jorge. **Formas Urbanas**. Coimbra: Minerva Coimbra, 2003.

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

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CATALDI, Giancarlo. Towards a General Theory of Urban Morphology: The Type-Morphological Theory. In: OLIVEIRA, Vitor (Ed.). **Teaching Urban Morphology**. Porto: Springer International Publishing, 2018.

CASTRO, Geraldo Godoy (Dir.). Brasília. **Arquitetura e Engenharia**, Belo Horizonte, v.VII, n.44, p.5-39, março/abril, 1957.

CASTRO, Renato de. **Uber está mudando de economia compartilhada para pesadelo capitalista?** UOL, Tilt, [s.l.], 18/02/2020. Disponível em <https://cidadesmaisinteligentes.blogosfera.uol.com.br/2020/02/18/apps-de-transporte-economia-compartilhada-ou-cancer-urbano-do-século-xxi/?cmpid=cpiaecola>. Acesso em 03/3/2020.

CHALAS, Yves. Les Figures de la Ville Émergente. In: CHALAS, Yves; DUBOIS-TAINE, Geneviève. **La Ville Émergente**. La Tour-d'Aigues: Les Éditions de l'Aube, 1997.

CHENG Vicky. An understanding of high density. In: NG, Edward (Ed). **Designing high-density cities for social and environmental sustainability**. London: Earthscan, 2010.

CHOAY, Françoise. **L'urbanisme utopies et réalités: une anthologie**. Paris: Éditions du Seuil, 1979.

CHOAY, Françoise. MERLIN, Pierre. **A propos de la morphologie urbaine**. Paris: Noisy-le-Grand, 1986.

CHURCHMAN, Arza. Disentangling the Concept of Density. **Journal of Planning Literature**, [s.l.], v.13, p.389-411, 1999.

COELHO, Carlos Dias (Coo). **Os elementos urbanos**. Lisboa: Argumentum, 2015.

COELHO, Carlos Dias. O Tecido, leitura e interpretação. In: COELHO, Carlos Dias. (Coo). **Os elementos urbanos**. Lisboa: Argumentum, 2015.

COMUNIDAD DE MADRID. Dirección General de Patrimonio Cultural. **Primeras Jornadas sobre fuentes documentales para la historia de Madrid**. Madrid: Comunidad de Madrid-Dirección General de Patrimonio Cultural, 1990.

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

COMUNIDAD DE MADRID. **Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo**. BOE, Madrid, 245, de 12 de octubre de 2001. Disponível em <https://www.boe.es/buscar/pdf/2001/BOE-A-2001-18984-consolidado.pdf>. Acesso em 28/8/2019.

CONSELHO EUROPEU DE URBANISTAS. **A Nova Carta de Atenas**. Atenas: CEU, 1998.

CONSELHO EUROPEU DE URBANISTAS. **A Nova Carta de Atenas 2003**: A visão do Conselho Europeu de Urbanistas sobre as cidades do século XXI. Lisboa: CEU, 2003.

CONZEN, M.R.G. Alnwick, Northumberland: A Study in Town-plan Analysis. **Institute of British Geographers**, London, v.27, p.3-122, 1960,

CONZEN, M.R.G. Morphogenesis, morphological regions and secular human agency in the historic townscape, as exemplified by Ludlow. In: DENECKE, D. SHAW, G. (Eds.) **Urban historical geography: recent progress in Britain and Germany**. Cambridge: Cambridge University Press, 1988.

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.

CORRÊA, Roberto. **Região e Organização Espacial**. Série Princípios, São Paulo: Editora Ática, 1986.

COSTA, Graciete Guerra da. **A Cartografia nos planos diretores do Distrito Federal**. In: Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, Paraty, 2011.

COSTA, Lúcio. **Brasília Revisitada**. Diário Oficial do Distrito Federal, 194. Brasília, 1987.

COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: CODEPLAN/DEPHA, 1991.

COSTA, Marco Aurélio. **Quarenta anos de Regiões Metropolitanas No Brasil: Um Breve Balanço Exploratório**. In: 40 anos de RM no Brasil. Brasília: IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2013.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. Lisboa: Edições 70, 2006.

CRAWFORD, Margaret. Introduction. In: CHASE, John; CRAWFORD, Margaret; KALISKI, John (ed). **Everyday urbanism**. New York: Monacelli Press, 1999.

CRESWELL, John. **Projeto de pesquisa**: métodos qualitativo, quantitativo e misto. Porto Alegre: Artmed, 2010.

CRUZ, Ana Rita; GATO, Maria Assunção. "Living like a local": turistificação do espaço urbano em portugal, alojamento local e resposta das políticas públicas. **Rev. Anais Bras. de Est. Tur.** Juiz de Fora, v.13, Edição Especial, p.1-11, Jan./Dez., 2023

DA GUIA, George Alex. **Trajetórias do desenvolvimento: o BID e o financiamento do patrimônio cultural na América Latina e Caribe**. 2018. 290. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Brasília, 2018.

DAVIS, Mike. **City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles**: London: Verso, 1990.

DAVIS, Mike. **Cidade de quartzo. Escavando o futuro em Los Angeles**. São Paulo Boitempo, 2009.

DAYFISA - DESARROLLO, ASESORÍA Y FORMACIÓN INFORMÁTICA S.A; UAM - Universidad Autónoma de Madrid. **Historia de Madrid: Creci-**

miento urbano. Madrid, 2003. Disponível em <http://www.madridhistorico.com/>. Acesso: 29/9/2018.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento.** São Paulo: Pini, 1990.

DELSON, Roberta Marx. **Novas vilas para o Brasil-Colônia. Planejamento espacial e social no século XVIII.** Brasília: Alva, 1979.

DE PAULA, Luciane; DE PAULA, Sandra Leila. No centro da periferia, a periferia no centro. **Ipotesi**, Juiz de Fora, v.15, n.2, p.107-121, jul./dez., 2011.

DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação. SEGETH. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT.** Documento Técnico, Brasília, 2009.

DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação. SEGETH. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT.** Lei Complementar Nº 803, Brasília, 25 de abril de 2009.

DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal. **Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – Relatório Técnico n.7 – PDTU/DF.** Cenários de Desenvolvimento, Brasília, 2009.

DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal. **Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno.** Lei nº 4.566, Brasília, 04 de maio de 2011.

DISTRITO FEDERAL - Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN). **Pesquisa Metropolitana por amostra de Domicílios – PMAD,** Brasília, 2013. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/pdad/>. Acesso: 30 abr. 2024

DISTRITO FEDERAL - Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN). **Nota Técnica nº 1/2014: Delimitação do Espaço Metropolitano de Brasília (Área Metropolitana de Brasília),** Brasília, dezembro de 2014. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/NT-N%C2%BA-01-2014-Delimita%C3%A7%C3%A3o-do-Espa%C3%A7o->

-Metropolitando-de-Bras%C3%ADlia-%C3%81rea-Metropolitanda-de-Bras%-C3%ADlia.pdf. Acesso em: 2/7/2020.

DISTRITO FEDERAL - COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL (CODEPLAN). **Pesquisa Metropolitana por amostra de Domicílios – PMAD**, Nota técnica, Brsília, julho de 2015. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/Pesquisa-Metropolitana-por-Amostra-de-Domic%C3%ADlio-PMAD.pdf>. Acesso em: 2/7/2020.

DISTRITO FEDERAL - COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL (CODEPLAN). **Pesquisa Distrital por amostra de Domicílios – PDAD 2018** – Destaques, Brasília, 2018. Disponível em http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2020/06/Destaques_PDAD_revisado.pdf. Acesso em 23/6/2020.

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

DOMINGUES, José. O Braço Secular em Portugal na Baixa Idade Média (Séculos XIII-XV). **Revista de estudos histórico-jurídicos**, Valparaíso, v.38, p.99-121, agosto, 2016. Disponível em: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0716-54552016000100004&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 3/7/2020.

DUHEM, Bernard. Introduction. In WERQUIN, Ann Caroll; DUHEM, Bernard; LINDHOLM, Gunilla; OPPERMANN, Bettina; PAULEIT, Stephan; TJALLINGII, Sybrand. (Eds.) **Green Structure and Urban Planning**. Luxemburgo: COST Office, 2005.

DURKHEIM, Émile. **Da divisão do trabalho social**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

DURKHEIM, Émile. **As regras do método sociológico**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

ELLIS, John. Explaining residential density. **Places**, [s.l.], v.16, n.2, p.34–43, 2004

ESTEBAN, Carlos González. **Madrid: Sinopsis de sua evolución urbana**. Madrid: Ediciones La Librería - Gerencia Municipal de Urbanismo, 2001.

ESTÉBANEZ, José. (Ed.). **Madrid, presente y futuro**. Madrid: Akal, 1990.

EZQUIAGA, José María. **La condición contemporánea del espacio urbano.** In: MONCLÚS, Javier. Proyectos integrados de arquitectura, paisaje y urbanismo 2011. Curso de Verano Universidad de Zaragoza. Zaragoza: Institución Fernando el Católico Organismo Autónomo de la Excma. Diputación de Zaragoza, 2011. Disponível em: <http://pupc.unizar.es/wp-content/uploads/2014/11/Libro-Jaca.pdf>. Acesso em: 2/7/2020.

FERREIRA, João Sette Whitaker. O processo de urbanização brasileiro e a função social da propriedade urbana. In BRASIL, Ministério das Cidades e Aliança de Cidades. **Ações Integradas de Urbanização de Assentamentos Precários.** Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

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

FIGUEROA, Delia Prado. **Vigo: Entre ciudad compacta y ciudad difusa: Fenómenos de transformación en su periferia.** 2013. 387. Dissertação (Mestrado em Arquitectura e Urbanismo) - Escola Superior Gallaecia, Vila Nova de Cerveira, 2013.

FIGUEROA, Mário. Habitação coletiva e a evolução da quadra. **Vitruvius, Arquitextos 069.** Texto Especial, [s.l.], n.357, fevereiro, 2006. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.069/385> Acesso em: 15/9/2018.

FLANDRIN, Jean-Louis; MONTANARI, Massimo. **História da alimentação.** São Paulo: Estação da Liberdade, 1998.

FOUCAULT, Michel. Retornar à história. In: MOTTA, Manoel da (Org.). **Ditos e escritos II: arqueologia das ciências e história dos sistemas de pensamento.** Rio de Janeiro: Forense, 1972.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder.** Rio de Janeiro: Graal, 1979.

FRAMPTON, Kenneth. **História Crítica de la Arquitectura Moderna.** Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1987.

FRIEDMAN, Milton. **Essays in Positive Economics**, Chicago: University of Chicago Press, 1953.

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

GEHL, Jan; KAEFER, Lotte, REIGSTAD, Solveig. Close encounters with buildings. **Urban Design International**, [s.l.], n.11, p.29–47, 2006. Disponível em: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.697.575&rep=rep1&type=pdf>. Acesso 01/4/2020.

GOICOECHEA, María Eugenia. Una mirada al desarrollo urbano en la ciudad de Buenos Aires bajo la hipótesis de micro-segregación: explorando sus tendencias y alcances. In: KOPPMANN, Sonia Vidal. (Comp.). **Dinámica socio-espacial de regiones metropolitanas claves para el análisis de un fenómeno complejo**. Buenos Aires: IMHICIHU - Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas, 2018

GOITIA, Fernando Chueca. **Resumen histórico del Urbanismo en España**, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1954.

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

GOMES, Ramon Fortunato; BITENCOURT, Ricardo Batista. **Metamorfoses urbanas e segregação de comunidades pesqueiras, em conjuntos urbanos tombados no litoral brasileiro**. Congresso PNUM - Rede lusófona de morfologia urbana. Porto, 2018. Disponível em https://pnum.arq.up.pt/wp-content/uploads/docs/PNUM2018_LIVRO_DE_RESUMOS_v1.0.pdf. Acesso em 23/6/2020.

GOMES, Ramon Fortunato; BITENCOURT, Ricardo Batista; RIBEIRO, Rómulo José da Costa. **Territórios informais desenhados no litoral brasileiro**. In: XI SIIU Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. Santiago do Chile, N11, 2019, p.1-12.

GOMES, Ramon Fortunato; BITENCOURT, Ricardo Batista. **Morphological contrast and urban policies on the border of Brazil and Paraguay**. In: XXVII Conference of the International Seminar on Urban Form - The 21st Cen-

tury City, 2020, Salt Lake City. Proceedings, 2020. No prelo.

GONSALES, Célia Castro. Brasília, por Rino Levi. **Arqtexto-PROPAR-UFRGS**, Porto Alegre, 2, 6-13, 2002. Disponível em: https://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/fr_arqtexto02.htm. Acesso 04/5/2020.

GOROVITZ, Matheus. **Brasília, uma questão de escala**. São Paulo: Projeto, 1985.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HARVEY, David. **The New Urbanism and the communitarian trap**. Harvard Design Magazine. Cambridge, 1, 68-69, Winter/Spring, 1997. Disponível: em <http://www.harvarddesignmagazine.org/issues/1/the-new-urbanism-and-the-communitarian-trap>. Acesso 02/3/2020.

HARVEY, David. A liberdade da cidade. In: MARICATO, Ermínia. **Cidades Rebeldes**: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, 2013.

HAYS, K. Michael. **Architecture theory since 1968**. Cambridge: MIT Press, 1998.

HILLIER, Bill; PENN, Alan; HANSON, Julienne; GRAJEWSKI, Tadeusz; XU, J. Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. **Environment and Planning B**, [s.l], n.20, p.29-66, 1993.

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

HOLANDA, Frederico de. É a configuração, estúpido!. In: FERNANDES, Edésio (org.). **20 anos do Estatuto da Cidade**: experiências e reflexões. Belo Horizonte: Gaia Cultural-Cultura e Meio Ambiente, 2021.

HOLANDA, Frederico de. **Brasília: cidade moderna, cidade eterna**. Brasília: FAU/UnB, Brasília Histórica 50, 2010.

HOLANDA, Frederico de. **É a luta de classes, estúpido!** Anais do XIV Encontro Nacional da ANPUR. Rio de Janeiro: ANPUR, 2011.

HOLANDA, Frederico de. **10 Mandamentos da Arquitetura**. Brasília: FRBH, 2013.

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

HOLANDA, Sergio Buarque. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

HORTIGUELA, Fernando; MARTÍN, Agustín; PASTOR, Francisco; ROMÁN, Manuel; TROITIÑO, Miguel Angel. **Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid**. Madrid: Asociación Interprofesional de Ordenación del Territorio-FUNDICOT, 1997. Disponível em <https://territoriales.files.wordpress.com/2012/07/fundicot-analiza-bases-pret.pdf>. Acesso em 26/8/2019.

INDOVINA, Francesco. La metropolizzazione del territorio. Nuove gerarchie territoriali. **Economia e Società regionale - Oltre il Ponte**, Milano, n.3, v.4, p.1-25, 2003.

IPEA/UnB/UFRJ. **Instrumentos Gestão Urbana: Brasília e Rio de Janeiro**. Série Gestão do Uso do Solo e Disfunções do Crescimento Urbano, v. 3. Brasília: IPEA, 2002.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, Edição eletrônica, 2014. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3843818/course/section/923498/JACOBS-Jane-1961-Morte-e-Vida-de-Grandes-Cidades%20%281%29.pdf>. Acesso em: 19/9/2020

KARSENBERG, Hans; LAVEN, Jeroen; GLASER, Meredith; VAN T HOFF, Mattijs (Ed.). **A cidade ao nível dos olhos**: lições para os plinths. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.

KATZ, Peter. Form first. **Planning**, [s.l.], 16, 18, November, 2004.

KOOLHAAS, Rem. **Três textos sobre as cidades**. Barcelona: Gustavo Gili, 2014.

KOPP, Anatole. **Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa**. São Paulo: Nobel/Edusp, 1990.

KROPF, Karl. Typological zoning. In: Petruccioli Attilio (Ed.) **Typological Process and Design Theory**. Cambridge: Aga Khan Program for Islamic Architecture, 1998.

KROPF, Karl. **Stratford-upon-Avon District Design Guide**. Stratford-upon-Avon: Stratford-upon-Avon District Council, 2001

KROPF, Karl. Aspects of urban form. **Urban Morphology**, [s.l.], v.13, n.2, p.105-120, 2009.

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

KRITSCH, Raquel. Fundamentos históricos e teóricos da noção de soberania: a contribuição dos "Papas juristas" do século XIII. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v.23, n.46, p.261-279, dezembro, 2010. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010321862010000200003&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 3/7/2020.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 2014.

LANÇA, Filomena. **Governo vai financiar Renda Segura em Lisboa e no Porto e duplica valores**. Jornal de negócios, Economia/Coronavirus, Lisboa, 04 de junho de 2020. Disponível em: <https://www.jornaldenegocios.pt/economia/coronavirus/detalhe/>

governo-vai-financiar-renda-segura-em-lisboa-e-no-porto. Acesso em 5/10/2020.

LANG, Jon. **Urban design: the american experience**. New York: Van Nostrand Reinhold, 1994.

LARKHAM, Peter. The study of urban form in Great Britain. **Urban Morphology**, [s.l.], 10, 2, 117-41, 2006.

LARKHAM, Peter; MORTON, Nick. Drawing lines on maps: morphological regions and planning practices. **Urban Morphology**, [s.l.], 15, 2, 2011, p.133-151.

LEAL, Jesús. CORTÉS, L. **La vivienda en Madrid. Análisis espacial de la**

dinámica residencial en la Región. Madrid: Consejería de Política Territorial / Comunidad de Madrid, 1995.

LE CORBUSIER. **Planejamento urbano.** São Paulo: Editora Perspectiva, 1984.

LE CORBUSIER. **Urbanismo.** São Paulo: Martins Fontes, 1992.

LEFEBVRE, Henri. **El derecho a la ciudad.** Barcelona: Península, 1969.

LEFEBVRE, Henry. **The Critique of Everyday Life.** v. 1 Introduction, London: Verso, 1991.

LEMOS, Flavia Cristina Silveira; CARDOSO JÚNIOR, Hélio Rebello. A genealogia em Foucault: uma trajetória. **Psicologia & Sociedade**, [s.l], v.21, n.3, p. 353-357, 2009.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **O pensamento selvagem.** Campinas: Papirus, 1989.

LIMA JUNIOR, Pedro Novais de. **Uma estratégia chamada 'planejamento estratégico': deslocamentos espaciais e atribuições de sentido na teoria do Planejamento urbano.** 2003. 270. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

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

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

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

MACEDO, Adilson Costa. A Carta do Novo Urbanismo norteamericano. **Arquitextos 82**, Vitruvius, São Paulo, v.03, n.07, mar. 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/262>. Acesso em 24/6/2015.

MACEDO, Adilson Costa. O novo urbanismo na Europa. Arquitextos, Vitruvius, 08, 94, 03, São Paulo, mar. 2008. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.094/158>. Acesso em: 3/7/2019.

MACEDO, Adilson Costa. **A Carta do Novo Urbanismo norteamericano.** Vitruvius Arquitextos, [s.l], 082, 03, 07, mar. 2007. Disponível em <http://www>.

vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/262. Acesso em 24/6/2015.

MALFROY, Sylvain. Structure and Development Process of the City: The Morphogenetic Approach of Saverio Muratori. In VALENA, Tomás; AVERMAETE, Tom; VRACHLIOTIS, Georg (Eds.). **Structuralism Reloaded Rule - Based Design in Architecture and Urbanism**. Delft: Edition Axel Menges, 2011.

MAPBIOMAS. Brasil Revelado 1985-2020: **As transformações nas Áreas Urbanas nos últimos 36 anos**, Youtube, [s.l.], 2021. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=QU-G0HhyO30&ab_channel=MapBiomasBrasil. Acesso em: 14 jul. 2023.

MAPBIOMAS. **Mapeamento anual de cobertura e uso da terra no Brasil entre 1985 a 2022**. Coleção 8, [s.l], 2023. Disponível em: https://brasil.mapbiomas.org/wp-content/uploads/sites/4/2023/10/FACT_Areas-Urbanas-no-Brasil_31.10_v2.pdf. Acesso: 8 abr. 2024.

MARICATO, Ermínia. **Metrópole na periferia do capitalismo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora lugar e lugar fora das ideias: Planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otilia. VAINER, Carlos B. MARICATO, Ermínia. **A cidade e o pensamento único**: desmascarando consensos. 8^a ed. Petropolis, RJ: Vozes, 2000.

MARICATO, Ermínia. A bomba relógio das cidades brasileiras. **Democracia Viva**, Rio de Janeiro – IBASE, v.11, p.3-7, 2001.

MARICATO, Erminia. **É preciso repensar o modelo**. Entrevista a Rosa Symanski e Alberto Mawakdiye. **Revista AU**, Edição 186, Setembro, 2009. Disponível em https://erminiamaricato.files.wordpress.com/2016/12/c3a9-preciso-repensar-o-modelo_-_-au-arquitetura-e-urbanismo.pdf?fbclid=IwAR0PuZe-fdDVbUIvJMkFZFPx93B5ojxWgQsb0R_8x3Q71qVRiGijgl3-sCn4. Acesso em 16/06/2020.

MARICATO, Hermínia. **Para enfrentar problema habitacional, é preciso combater analfabetismo urbanístico**. Entrevista concedida a Luís Eduardo Gomes, [s.l.], publicada em 13 de novembro de 2017. Disponível em <<https://www.sul21.com.br/jornal/para-enfrentar-problema-habitacional-e-preciso->

-combater-analfabetismo-urbanistico-defende-erminia-maricato/>. Acesso em 19/11/2017.

MARICATO, Ermínia et al. **Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARTINS, Anamaria de Aragão Costa; LIMA NETO, Vicente Correia. **Dependência do automóvel, planejamento urbano e a cidade de Brasília**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, 2015.

MARX, Karl. **O capital: Livro 1**. São Paulo: Editorial Boitempo, 2011.

MASCARÓ, Juan Luis. **Custos da infraestrutura: um ponto de partida para o desenho econômico urbano**. Tese (Livre docência) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1979.

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. **Urbis Brasiliae: o Labirinto das Cidades Brasileiras**. Brasília: EdUnB, 2013.

MEYER, Regina. Avesso de cidade. **Vitruvius Resenhas online**, [s.l.], 107.02, ano 09, novembro, 2010. Disponível em <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/09.107/3813>. Acesso 12/3/2020.

MILLER, Carl. **O paradoxo do Uber: como o aplicativo libera e aprisiona seus motoristas na ‘economia colaborativa’** UOL Economia, [s.l.], 19/11/2019. Disponível em <https://economia.uol.com.br/noticias/bbc/2019/11/19/o-paradoxo-do-uber-como-o-aplicativo-libera-e-aprisiona-seus-motoristas-na-economia-colaborativa.htm?cmpid=copiaecola>. Acesso em 03/3/2020.

MISSIO, José Missio; RIVAS, Rozimare Marina Rodrigues. Aspectos da Formação Econômica de Mato Grosso do Sul. **Estudos Econômicos**, [s.l.], v.49, n.3, p.601-632, 2019

MORAES, Marcos Vinicius Malheiros. Genealogia - Michel Foucault. In: **Encyclopédia de Antropologia**. São Paulo: Universidade de São Paulo, Departamento de Antropologia. 2018. Disponível em: <http://ea.fflch.usp.br/conceito/genealogia-michel-foucault>. Acesso em: 30/7/2020.

MOREIRA, Cristiana Faria. **Câmara de Lisboa quer arrendar cerca de mil casas para depois as subarrendar a jovens e classe média.** Público, Habitação. 10 de fevereiro de 2020. Disponível em <https://www.publico.pt/2020/02/10/local/noticia/camara-lisboa-quer-arrendar-cerca-mil-casas-subarrendar-jovens-classe-media-1903602>. Acesso 29/4/2020.

MORENO, Pedro. **Periferia, planeamento e forma urbana.** 1995. (Tesis de Mestrado) – Universidad Politècnica de Cataluña, Barcelona, 1995.

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 (Mestrado em Planeamento Urbano e Regional) - Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2009.

MOURA, Rosa. **Arranjos urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba.** 2009. 243. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Paraná, 2009.

MUMFORD, Lewis. Paisagem natural e paisagem urbana. In: CHOAY, F. **Urbanismo.** São Paulo: Perspectiva, 1992, p.285-292.

NAVARRETE, Donato Hernandez. La crisis económica española: Una gran operación especulativa con graves consecuencias. **Estudios Internacionales**, Santiago, v.48, n.183, p.119-151, enero, 2016. Disponível em: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-37692016000100005&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 28/8/ 2019.

NÚÑEZ, Sagrario Ortiz. **Planeamiento y políticas de vivienda en el área metropolitana de Madrid durante la democracia (1975-2007).** 2014, 776 (Tesis Doctoral) – Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid / Universidad Politécnica de Madrid, Madrid, 2014.

OLIVEIRA, Cleide Souza de. LOPES, Francisco Jarleno S. Crescimento populacional da cidade de Águas Lindas de Goiás, suas consequências sociais para o Distrito Federal. **Caminhos de Geografia/Instituto de Geografia/UFU.** Uberlândia. 9, 27, 156 – 163, setembro, 2008.

OLIVEIRA, Rômulo de Andrade. **Brasília e o paradigma modernista: planejamento urbano do moderno atraso.** 2008. 195. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2008.

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.

OLIVEIRA, Vitor Manuel Araújo. **Morfologia urbana: diferentes abordagens. Revista de Morfologia Urbana,** Rede Lusófona de Morfologia Urbana 4, 2, 65-68. Porto: 2016.

OLIVEIRA, Vítor. **Diferentes abordagens em morfologia urbana. Contributos luso-brasileiros,** [s.l.], 2018. Disponível em https://www.researchgate.net/publication/322832320_Diferentes_abordagens_em_morfologia_urbana_Contributos_luso-brasileiros. Acesso: 30/9/2018.

OLIVEIRA, Vitor Manuel Araújo. Avaliação em Planeamento. In: OLIVEIRA, Vitor Manuel Araújo (org.). **Planeamento Urbano: investigação, ensino e prática profissional.** Porto: Edições Afrontamento, 2018.

OLIVEIRA, Vitor (Ed). **Teaching Urban Morphology.** Springer International Publishing: Porto, 2018.

OLIVEIRA, Vitor. Editorial: Por uma alternativa em arquitetura. **Revista de Morfologia Urbana,** Rede Lusófona de Morfologia Urbana. v.6, n.1, p.3-4, 2018.

OLIVEIRA, Vitor. **Workshop PNUM 2019: Desenhar a cidade a partir da análise da forma urbana.** Rede Lusófona de Morfologia Urbana - PNUM. Porto, 2019.

ORTIZ, Pedro. **Il studio caso de Madrid.** [s.l], [s.d]. Disponível em <http://www.pedrobortiz.com/display-articles/listforcity/city/430>. Acesso: 3 jul. 2020.

ORTIZ, Pedro. Ordenación reticulada del territorio ORT. **Urban**, n.1, p.125-133, 1997. Disponível em: <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/177>. Acesso em: 3 jul. 2020.

ONTIVEROS, **Madrid+barcelona+Bilbao.** [s.l], 2015. Disponível em <https://pt.slideshare.net/theurbanvision/intro-to-madridemilioontiveros-54472195>. Acesso: 01 out. 2018

ONU-HABITAT. Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos. **Diretrizes Internacionais para Planejamento Urbano e Territorial**, Nairobi, 2015.

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana**. Brasília: EdUnB, 2006.

PANERAI, Philippe. CASTEX, Jean. DEPAULE, Jean-Charles. **Formas Urbanas - A Dissolução da Quadra**. Porto Alegre: Bookman, 2013.

PAREYSON, Luigi. **Os problemas da estética**. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

PAVIANI, Aldo. (org.). A metrópole terciária. In: PAVIANI, Aldo. **Brasília, ideologia e realidade**: espaço urbano em questão. São Paulo: Projeto, 1985.

PAVIANI, Aldo. **Brasília, a metrópole em crise: ensaios sobre urbanização**. Brasília: Editora UnB, 1989.

PAVIANI, Aldo. A realidade da metrópole: mudança ou transformação na cidade? In: PAVIANI, Aldo (org.). **Brasília: moradia e exclusão**. Brasília: Editora UnB, 1996.

PAVIANI, Aldo. **Notas da Banca de Qualificação de Ricardo Batista Bitencourt**: morfologia urbana, planejamento e as implicações na cidade contemporânea. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Brasília, 19 nov. 2018.

PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente. Território e política: práticas invertidas e desafios da existência. **Sociedade & Natureza** (Online), Uberlândia, v.23, n.1, p.95-104, 2011. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1982-45132011000100008&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 11. ago 2020.

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

PEREIRA COSTA, Staël de Alvarenga; GIMMLER NETTO, Maria Manoela; SAFE, Simone. Aplicações de conceitos da Escola Italiana de Morfologia Urbana em cidades brasileiras planejadas e multi diferenciadas. In: OLIVEIRA, Vitor (Ed). **Diferentes abordagens em morfologia urbana. Contributos luso-brasileiros**. Porto: UFbooks-Urban Forms, 2018.

PEREIRA COSTA, Staël de Alvarenga. **Transformações, conflitos, perdas e permanências na paisagem sul-metropolitana de Belo Horizonte**. 2004. 318. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2004.

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.

PORTOGHESI, Paolo. **Depois da arquitetura moderna**. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora, 2002.

PORTZAMPARC, Christian de. A terceira era da cidade. Revista **Óculum**, Campinas, n.9, p.34-48, FAU-PUCCAMP, 1997.

PUEBLA, Javier Gutiérrez; PALOMARES, Juan Carlos García. **La ciudad dispersa: cambios recientes en los espacios residenciales de la Comunidad de Madrid**. Anales de Geografía, Madrid, v.27, n.1, p.45-67, 2007. Disponível: em: <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/download/AGUC0707110045A/30912/> Acesso em: 14 abr 2020.

QUEIROGA, Eugenio F. Lugar público e forma urbana na urbanização contemporânea brasileira. In: MACEDO, Silvio Soares; CUSTÓDIO, Vanderli; DONOSO, Verônica Garcia (Orgs.). **Reflexões sobre espaços livres na forma urbana**.

na. São Paulo: FAU/USP, 2018.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Articulações econômicas de comunicação do antigo sul de Mato Grosso (séculos XIX e XX)". In: Lamoso, L. P. (org.). **Transportes e Políticas Públicas em Mato Grosso do Sul**. Dourados: Editora da UFGD, v.1, 2008.

QUINTAS, Andreia V. Génese e evolução dos modelos de Estrutura Verde Urbana na estratégia de desenvolvimento das cidades. **A Obra Nasce**, n.8, p.153-167, dezembro, 2014.

RASHID, Mahbub. The evolving metropolis after three decades: a study of community, neighbourhood and street form at the urban edge. **Journal of Urban Design**, [s.l.], v.23, n.5, p.624-653, 2018. Disponível: em <https://doi.org/10.1080/13574809.2018.1429216>. Acesso 26 jun. 2019.

RELPH, Edward. **The modern urban landscape**. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1987.

REPÚBLICA PORTUGUESA. **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, Lisboa, 30 de maio de 2014. Disponível em: <https://dre.pt/legislacao-consolidada/-/lc/57377208/view?consolidacaoTag=Urbanismo>. Acesso 17 set. 2019.

REPÚBLICA PORTUGUESA. **Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial. Decreto-Lei n.º 80/2015**. Publicado no Diário da República, 1.ª série — N.º 93, Lisboa, 14 de maio de 2015. Disponível em <https://dre.pt/pesquisa/-/search/67212743/details>. Acesso 17 set. 2019.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Cidade, nação e mercado: gênese e evolução da questão urbana no Brasil. In: SACHS, Ignacy; WILHEIM, Jorge; PINHEIRO, Paulo Sergio (Orgs.). **Brasil: um século de transformações**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

RIBEIRO, João. **O que é positivismo**. Primeiros passos – v. 72. São Paulo: Brasiliense, 1994.

RIBEIRO, Rômulo José da Costa. **Índice composto de qualidade de vida ur-**

bana. 2008. 234. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

RODRIGUES, Luís. **Manual de Crimes Urbanísticos: Exemplos Práticos para Compreender os Negócios Insustentáveis da Especulação Imobiliária.** Lisboa: Guerra e Paz Editores S.A., 2011.

ROLNIK, Raquel. **Palestra proferida no evento Metrópoles Brasileiras - O Futuro Planejado.** Carta Capital, [s.l]. 21 de julho de 2014. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=co4osFaXALQ>. Acesso em 2 set. 2018.

ROSSI Aldo. **Architect.** London: Academy Editions, 1994.

RUBIO, Manuel Valenzuela. La planificación territorial de la Region Metropolitana de Madrid. Una asignatura pendiente. In: **Cuadernos Geográficos**, [s.l], v.47, n.2, p.95-129, 2010.

RUBIO, Manuel Valenzuela. **Los procesos de metropolización Madrid, una región metropolitana entre la dispersión y el policentrismo.** In: HUMBERT, André; MOLINERO, Fernando; RUBIO, Manuel Valenzuela (Eds.), España en la Unión Europea. Un cuarto de siglo de mutaciones territoriales. Madrid: Casa de Velázquez, 2011.

RUIZ, Javier Sanchez. **Planeamiento urbano territorial en Madrid: La experiencia reciente.** Urban, 5, 122-142, 2000. Disponível em: <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/515>. Acesso em: 3/7/2020.

SABOYA, Renato. **Sintaxe Espacial.** Urbanidades, 2007. Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2007/09/sintaxe-espacial/>. Acesso em: 29/5/2019.

SABOYA, Renato. **Kevin Lynch e a imagem da cidade.** Urbanidades, 2008. Disponível em: <http://urbanidades.arq.br/2008/03/kevin-lynch-e-a-imagem-da-cidade/>. Acesso em 20/9/2018.

SABOYA, Renato; NETTO, Vinicius; CELSO VARGAS, Júlio. **Fatores morfológicos da vitalidade urbana. Uma investigação sobre o tipo arquitetônico e seus efeitos.** Arquitextos-Vitruvius, São Paulo, ano 15, n.180.02, maio, 2015. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.180/5554>. Acesso 26/6/2019.

SANTOS, Boaventura de Souza. **Pela mão de Alice: o social e o político na pós-modernidade.** São Paulo: Cortez, 1995.

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

SANTOS JUNIOR, Orlando Alves; MONTANDON, Daniel Todtmann. **Síntese, desafios e recomendações.** In: SANTOS JUNIOR, Orlando Alves; MONTANDON, Daniel Todtmann (Orgs.). Os Planos Diretores Municipais pós-Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Cidades/IPPUR/UFRJ, 2011.

SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1978.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada:** o caso da São Paulo. São Paulo: Nobel - Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização – do pensamento único à consciência universal.** Rio de Janeiro: Record, 2002.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo. Edusp, 2007.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço Técnica e Tempo.** Razão e Emoção. São Paulo. Edusp, 2008.

SAVVIDES, Andreas; VASSILIADES, Constantinos. **Designing Urban Building Blocks around Solar Planning Principles.** Sustainable Development and Planning IX, Bristol, 2017. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/320219253_Designing_Urban_Building_Blocks_around_Solar_Planning_Principles. Acesso 26/6/2019.

SECCHI, Bernardo. **A cidade do século vinte.** São Paulo: Perspectiva, 2009.

SECCHI, Bernardo. **La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres.** Madrid: La Catarata. 2015.

SECRETARIA E PLANEJAMENTO DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL- SEPLAN/GDF. **Plano Estrutural de Organização Territorial do Distrito Federal – PEOT.** v. I. Mimeo, 1977a.

SECRETARIA E PLANEJAMENTO DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL- SEPLAN/GDF. **Plano Estrutural de Organização Territorial do Distrito Federal – PEOT.** v. II. Mimeo, 1977b.

SCHEER, Brenda Case, **The Anatomy of Sprawl**. Places, 14, 2, 28–37, 2001. Disponível em <https://placesjournal.org/assets/legacy/pdfs/the-anatomy-of-sprawl.pdf?0574aa>. Acesso em 8/4/2019.

SCOTT, M. **American city planning since 1890**. Berkeley: University of California Press, 1969.

SIES, Mary Corbin. SILVER, Christopher. (Eds.). **Planning the twentieth century American city**. Baltimore: Johns Hopkins University Press. 1996

SILVA, Luís Sérgio Duarte da. **A Construção de Brasília: Modernidade e Periferia**. Goiânia: Editora da UFG, 1997.

SILVA, Maina Pirajá; SILVA, Barbara-Christine Nentwig. **Brasil e Europa: uma análise comparativa das estruturas etárias scripta nova**. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales - Universidad de Barcelona, XIV. 314, fevereiro de 2010. Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-314.htm>. Acesso: 8/9/2018.

SOLÀ-MORALES, Manuel de (Dir). **Los ensanches: El Ensanche de Barcelona**. Monografia nº20. Barcelona: Laboratório de Urbanismo de la ETSAB, 1978.

SORKIN, Michel. **The end(s) of urban design**. In: KRIEGER, Alex; SAUNDERS, William S. (Eds). **Urban Design**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2009.

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

SOUZA, Cleber; PESSOA, Gabriela Sá. **20 bairros com mais mortes por**

covid-19 estão nos extremos de São Paulo. UOL, Coronavirus, 24/5/2020. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/saude/ultimas-noticias/redacao/2020/05/24/coronavirus-avanca-mais-na-periferia-de-sp.htm?cmpid=co-piaecola>. Acesso em: 12/6/2020.

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

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Urbanização difusa e cidades dispersas: perspectivas espaço-temporais contemporâneas.** São Paulo: Editora Expressão Popular, 2009.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão, GÓES, Eda Maria. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação social.** São Paulo: Editora Unesp, 2013.

STEINBERGER, Marília. **Formação do aglomerado urbano de Brasília.** In: PAVIANI, Aldo (org.). *Brasília – gestão urbana: conflitos e cidadania*. Brasília: Editora UnB, 1999.

STRANSKY, Václav. **La fractalité des structures urbaines** (Pierre Frankhauer). Flux, 29, 54-58, 1997. Disponível em: https://www.persee.fr/doc/flux_1154-2721_1997_num_13_29_1740. Acesso 17/5/2020.

STRAPPA, Giuseppe. **Unità dell'organismo architettonico: Note sulla formazione e trasformazione dei caratteri degli edifici.** Bari: Edizione Dedalo, 1995.

STRAPPA, Giuseppe; IEVA, Matteo; DIMATTEO, Maria Antonietta. **La città come organismo; lettura di Trani alle diverse scale.** Bari: Mario Adda, 2003

TALEN, Emily. Design by the Rules: The Historical Underpinnings of Form-Based Codes, Journal of the American Planning Association, 75, 2, 144-160, 2009.

TALEN, Emily. **Urban Morphology in Urban Design.** In: OLIVEIRA, Vítor (Ed). *Teaching Urban Morphology*. Porto: Springer International Publishing, 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. 22, 36-49, 2002.

TEIXEIRA, Manuel Vitor e PINHO, Paulo. **As Formas da Cidade Portuguesa.** In: OLIVEIRA, Vitor; MARAT-MENDES, Teresa; PINHO, Paulo. **O Estudo da Forma Urbana em Portugal.** Porto: U.Porto Editorial, 2015.

TJALLINGII, Sybrand. In: WERQUIN, Ann Caroll; DUHEM, Bernard; LIN-DHOLM, Gunilla; OPPERMANN, Bettina; PAULEIT, Stephan; TJALLINGII, Sybrand. (Eds.) **Green Structure and Urban Planning.** Luxemburgo: COST Office, 2005.

TOWN AND COUNTRY PLANNING ASSOCIATION – TCPA. TCPA Policy Statement: Residential Densities. London: TCPA, 2003.

TREVISAN, Ricardo. **Cidades Novas.** 2009. 341. (Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

TRINDADE, Luisa. **Urbanismo na composição de Portugal.** Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra: 2013.

TRINDADE, Luisa. **A Malha: Fazer cidade medieval: agentes programa e execução.** In: COELHO, Carlos Dias. (Coo). Os elementos urbanos. Lisboa: Argumentum, 2015.

TVERSKY, Amos; KAHNEMAN, Daniel. **Loss Aversion in Riskless Choice: A Reference-Dependent Model.** Quarterly Journal of Economics 106, 4, 1039-1061, november, 1991.

TZOULAS, Konstantinos; KORPELA, Kalevi; VENN, Stephen; YLIPELKONEN, Vesa; KAZMIERCZAK, Aleksandra; NIEMELA, Jari; JAMES, Philip. **Promoting Ecosystem and Human Health in Urban Areas Using Green Infrastructure: A Literature Review.** Landscape and Urban Planning, 81, 167–178, 2007.

UYARRA, Ángel García. **Las actuaciones residenciales de Arpegio: entre la centralidad y la suburbanización.** Urban, 10, 130–150, 2005. Disponível em: <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/373>. Acesso em: 3/7/2020.

VAN NES, Akkelies. BERGHAUSER PONT, Meta. MASHHOODI, Bardia. **Combination of space syntax with spacematrix and the mixed use index. The Rotterdam South test case.** In: 8th International Space Syntax Symposium, 2012, Santiago de Chile, january, 2012. Disponível: em <http://resolver.tudelft.nl/uuid:d865e5b6-519e-4959-8c3d-800054d1b351>. Acesso 27/6/2019.

VARGAS, Fábio Aristimunho. **Formação das fronteiras latino-americanas.** Brasília: FUNAG, 2017.

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

VELOSO, Pedro. PRATSCHKE, Anja. **Entre forma e performance:** a teoria de projeto de Christopher Alexander. In: RODRÍGUEZ Barros, Diana; TOSELLO, Maria Elena.; SPERLING, David Moreno. Didáctica proyectual y entornos postdigitales. Prácticas y reflexiones en escuelas latinoamericanas de Arquitectura y Diseño. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata, 2013.

VELOSO FILHO, Francisco de Assis. **Análise das propostas de expansão urbana no Distrito Federal.** 1986. 190. (Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Brasília, 1986.

VENTURI, Robert. BROWN, Denise Scott.; IZENOUR, Steven. **Learning from Las Vegas.** Cambridge and London: The MIT Press, 1977.

VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott; IZENOUR, Steven. **Aprendendo com Las Vegas.** São Paulo: Cosac Naify, 2003.

VIANA, David Leite. **(Auto)Organização e forma urbana: combinando diferentes abordagens morfológicas na análise de Maputo.** 2015. 210. (Relatório de Pós-doutoramento em Planeamento, Transporte e Ambiente) - Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, 2015.

VIANA, David Leite. Configuração e (auto)organização de contextos de gênese não planeada. In: OLIVEIRA, Vitor Manuel Araújo (org.). Planeamento Urbano: investigação, ensino e prática profissional. Porto: Edições Afrontamento, 2018.

VILLAÇA, Flavio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: FAPESP/Studio Nobel 1998.

VIVAN, Mariana; SABOYA, Renato. **Arquitetura, espaço urbano e criminalidade: relações entre espaço construído e segurança com foco na visibilidade.** In: II Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2012, Natal, 2012.

WAGNER, Klaus. **Qualities of agricultural land evaluation of its multifunctionality.** In: WERQUIN, Ann Carroll; DUHEM, Bernard; LINDHOLM, Gunilla; OPPERMANN, Bettina; PAULEIT, Stephan; TJALLINGII, Sybrand. **Urban Green Structure and Urban Planning.** Luxemburgo: COST - Office for Official Publications of the European Communities, 2005.

WEBBER, Melvin. **The Urban Place and the Nonplace Urban Realm.** In: WEBBER, Melvin (Ed.). Explorations into Urban Structure. Filadelfia, University of Pennsylvania: Press 1964.

WERQUIN, Ann Carroll; DUHEM, Bernard; LINDHOLM, Gunilla; OPPERMANN, Bettina; PAULEIT, Stephan; TJALLINGII, Sybrand. (Eds.) **Green Structure and Urban Planning.** Luxemburgo: COST Office, 2005.

WILHEIM, J.; JÚNIOR, J.M.; KLIAS, R.G.; NARUTO, M.; LOMAR, P.J.V.; RAIGORODSKY, B.; GRACIANI,M.S.S.; SEVERO, V.; SHUNCK, R. Intervenções na **Paisagem Urbana de São Paulo.** São Paulo: Instituto Florestan Fernandes/Jorge Wilheim Consultores Associados, 2000.

WISNIK, Guilherme. **Obra vê utopia e distopia do capitalismo em Los Angeles.** Ilustrada, Folha de São Paulo, 03 de outubro de 2009. Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/ilustrad/fq0310200915.htm>. Acesso 12/3/2020.

WHITEHAND, Jeremy. **Conzenian urban morphology and urban landscapes.** In: International Space Syntax Symposium, 6th, 2007, İstanbul. Proceedings. İstanbul: 2007

WHITEHAND, Jeremy. **Morfologia urbana Britânica: a tradição Conzeniana.** Revista de Morfologia Urbana, Rede Portuguesa de Morfologia Urbana, 1, 45-52, 2013.

Este livro foi editorado com as fontes Crimson Text e Montserrat.
Publicado on-line em: <https://repositorio.ufms.br>



Ricardo Batista Bitencourt é professor adjunto do curso de arquitetura e urbanismo da UFMS-CPNV. Arquiteto e Urbanista pela Universidade Federal de Viçosa (2000), mestre (2005) e doutor (2020) pela Universidade de Brasília, foi coordenador de curso e gerente de projetos nas áreas de planejamento urbano, meio ambiente, saneamento e transportes em diversas cidades brasileiras. Interessado em teorias, territórios, educação, política urbana e todas as suas correlações.

ISBN 978-85-7613-708-5



9 788576 137085