

MESTRADO EM RISCOS, CIDADES E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
POLÍTICAS URBANAS E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Urbanismo tático, mobilidade e promoção da caminhabilidade: entre a reflexão e a ação

Sara Patrícia Teixeira Couto

M

2023



Sara Patrícia Teixeira Couto

Urbanismo tático, mobilidade e promoção da caminhabilidade: entre a reflexão e a ação

Relatório realizado no âmbito do Mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do
Território, com orientação do Professor Doutor José Alberto Rio Fernandes

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

2023

Sara Patrícia Teixeira Couto

Urbanismo tático, mobilidade e promoção da caminhabilidade: entre a reflexão e a ação

Relatório realizado no âmbito do Mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território, orientado pelo Professor Doutor José Alberto Rio Fernandes.

Membros do Júri

Professor Doutor (escreva o nome do/a Professor/a)

Faculdade (nome da faculdade) - Universidade (nome da universidade)

Professor Doutor (escreva o nome do/a Professor/a)

Faculdade (nome da faculdade) - Universidade (nome da universidade)

Professor Doutor (escreva o nome do/a Professor/a)

Faculdade (nome da faculdade) - Universidade (nome da universidade)

Classificação obtida: (escreva o valor) Valores

Para o Paulo, Maria Inês, Rita, Manuela e Francisco,

A minha família.

Sumário

Declaração de honra	9
Agradecimentos	10
Resumo.....	12
Abstract	14
Índice de Figuras (ou Ilustrações).....	15
Índice de Tabelas (ou Quadros)	17
Índice de Gráficos.....	18
Lista de abreviaturas e siglas.....	19
1.Introdução.....	20
1.1. Enquadramento.....	20
1.2. Objetivos e questões de enquadramento	23
1.3. Estrutura e metodologia.....	24
2.Enquadramento teórico	29
2.1. Contextualização	29
2.2. Urbanismo tático e mobilidade urbana.....	30
2.3. Origem e evolução do Urbanismo tático e da caminhabilidade	42
3.Estratégias de intervenção no espaço público.....	52
3.1. Contexto mundial	52
3.2. Contexto português.....	55
4.Mobilidade pedonal na Cidade do Porto. Dois projetos.....	59
4.1. Enquadramento geográfico	59
4.2. Zonas de Acesso ao Automóvel Condicionado.....	66
4.3. Zonas Pedonais Temporárias.....	78
4.4. ZAAC, ZPT e mobilidade pedonal.....	84
Considerações Finais	90
Referências Bibliográficas	94
Anexos	101
Anexo 1. Dez princípios fundamentais, segundo o CNU, para o alcance do desenvolvimento urbano sustentável.....	101
Anexo 2. Exemplos de metodologias desenvolvidas para o estudo da caminhabilidade.....	103

Anexo 3. “Escada de Participação” de Pietro-Martín e Ramírez-Alujas, com base na “Escada de Participação de Arnstein.	105
Anexo 4. Excerto de notícia do Jornal Público	106
Anexo 5. Excerto de notícia do Jornal	107
Anexo 6. Código Regulamentar do Município do Porto Parte D D.8. Zonas de Acesso Automóvel Condicionado.....	108
Anexo 7. Plataforma de registo para acesso Zonas de Acesso Automóvel Condicionado.	116
Anexo 8. Aplicação de registo para acesso nas Zonas de Acesso Automóvel Condicionado. ..	117
Anexo 9. Dados estatísticos das ZAAC	118
Anexo 10. Resultados das entrevistas realizadas aos moradores e agentes económicos.....	119

Declaração de honra

Declaro que a presente dissertação é de minha autoria e não foi utilizado previamente noutro curso ou unidade curricular, desta ou de outra instituição. As referências a outros autores (afirmações, ideias, pensamentos) respeitam escrupulosamente as regras da atribuição, e encontram-se devidamente indicadas no texto e nas referências bibliográficas, de acordo com as normas de referência. Tenho consciência de que a prática de plágio e auto-plágio constitui um ilícito académico.

Porto, Agosto de 2023

Sara Patrícia Teixeira Couto

Agradecimentos

Finalizado este ciclo de muito estudo, empenho e pautado por inúmeros desafios, é altura de agradecer a todos os que nele estiveram presentes, pois foram fundamentais para a concretização de mais um sonho. Uma tese, apesar de individual, é fruto não só do meu trabalho, mas de todo o esforço dos que me rodeiam e que, de alguma forma contribuíram, direta ou indiretamente, para a sua construção.

Em primeiro lugar, um enorme agradecimento e apreço ao meu orientador, Professor Doutor José Alberto Rio Fernandes, pela inspiração, orientação, sabedoria, experiência e pela manifestação de incondicional apoio e disponibilidade manifestada. Sem a sua paciência e persistência, nunca teria sido possível concluir esta dissertação.

À Engenheira Paula Teles, à sua empresa Mobilidade e Planeamento do Território Lda., por todo o conhecimento e motivação transmitido, pelo acesso a uma enorme fonte de conhecimento na sua biblioteca, e, um agradecimento especial pela flexibilidade que sempre demonstrou nos momentos complicados de conciliar a vida académica e laboral.

A todos os meus amigos da mpt® que partilham comigo a ambição de transformar as cidades em lugares acessíveis por Todos, pelo apoio e partilha de conhecimento. Ao João e ao Daniel pela força e motivação demonstrada para a finalização desta etapa. A todos vocês, obrigada.

Ao Arquiteto João Pestana, da Câmara Municipal do Porto, pela entrevista e disponibilização de elementos de informação relativos às Zonas Pedonais Temporárias, preponderantes para a realização desta dissertação.

A todos os professores do curso e de mestrado, pelos conhecimentos e competências que me transmitiram ao longo deste meu percurso académico.

Aos comerciantes e moradores pelas entrevistas, sem os quais esta dissertação não teria o mesmo valor.

À minha família, especialmente à minha mãe, irmã e ao Francisco, pelo amor, persistência e motivação demonstradas, um apoio fundamental ao longo deste trabalho.

À Maria Inês, minha eterna companheira, pelo abraço ao longo desta jornada, tornando tudo mais fácil com o seu sorriso e alegria contagiante, transformando o difícil em desafio e o elogio em motivação, e cuja presença sempre afetou e afetará positivamente a minha vida, em todos os aspetos. Sem o seu apoio, este projeto teria o seu valor reduzido.

À Catarina, minha melhor amiga, sempre presente, agradeço a amizade incondicional, os conselhos, as boas conversas, a preocupação, dedicação e compreensão, assim como o incentivo ao desenvolvimento deste trabalho.

À Adriana e Daniela, pelo companheirismo e amizade ao longo de todo o nosso percurso académico.

Por último, ao Paulo, a quem dedico este trabalho, pelo amor, compreensão, inestimável companheirismo e apoio incondicional, que me encorajou sempre no meu percurso académico. Um grande pilar.

O meu mais profundo agradecimento a todas as pessoas que contribuíram para a concretização desta etapa, tendo-me apoiado incondicionalmente, e, estimulado emocional e intelectualmente.

Resumo

Face às grandes transformações vividas nas cidades – com exigências de resposta à descarbonização, globalização e aumento do número de habitantes em trânsito face aos residentes fixos, entre outros processos acelerados no nosso século – outras formas de planeamento e gestão urbana têm vindo a emergir em complemento ao planeamento físico e regulamentar. O urbanismo tático, assente em medidas de curto prazo e fácil reversibilidade, é uma dessas abordagens, a qual tem a vantagem da flexibilidade. Tem vindo a ser apontada como um exemplo de sucesso por todo o mundo na sua associação à revitalização urbana e às necessidades conjunturais, tendo tido especial notoriedade durante o período da pandemia Covid-19.

A presente dissertação analisa a relação entre os conceitos “urbanismo tático” e “caminhabilidade”, visando de que forma podem melhorar a mobilidade pedonal das cidades, elencando várias estratégias de intervenção no espaço público que surgiram aquando da crise pandémica Covid-19, a nível mundial e no contexto português.

Constitui-se como principal objetivo desta investigação, refletir sobre as medidas adotadas no caso concreto da área central da Cidade do Porto, nomeadamente *Zonas de Acesso ao Automóvel Condicionado* e das *Zonas Pedonais Temporárias*, contribuindo para a compreensão dos seus efeitos e do modo como se fez a apropriação pelos residentes e agentes económicos.

Em síntese, o trabalho desenvolvido pretende analisar o impacto de medidas de restrição de circulação automóvel e a forma como a simbiose entre o urbanismo tático e o planeamento tradicional, articulando propostas *bottom-up* com políticas *top-down*, podem potenciar a habitabilidade e a vivência urbana através da promoção da mobilidade pedonal e da conceção de espaços públicos adequados às pessoas que habitam, trabalham e visitam.

Palavras-chave: urbanismo tático, pedonização, planeamento, habitabilidade, caminhabilidade

Abstract

In view of the major transformations experienced in cities – with demands to respond to decarbonization, globalization and the increase of habitants in transit compared to permanent residents, among other accelerated processes in our century – other forms of urban planning and management have been emerging in addition to physical and regulatory planning. Tactical urbanism, based on short-term measures and easy reversibility, is one of those approaches which has the advantage of flexibility. It has been pointed out as a successful example throughout the world in its association with urban revitalization and current needs, having had special notoriety during the period of the Covid-19 pandemic.

This dissertation analyzes the relationship between the concepts “tactical urbanism” and “walkability”, aiming at how they can improve pedestrian mobility in cities, listing various intervention strategies in public spaces that emerged during the Covid-19 pandemic crisis, on the worldwide and the portuguese context.

The main objective of this investigation is to reflect on the measures adopted in the specific case of the central area of the city of Porto, namely the Conditioned Car Access Zones and the Temporary Pedestrian Zones, contributing to the understanding of their effects and the way in which they are made appropriation by residents and economic agents.

In summary, the work carried out intends to analyze the impact of measures to restrict car circulation and how the symbiosis between tactical urbanism and traditional planning, articulating bottom-up proposals with top-down policies, can enhance habitability and experience through the promotion of pedestrian mobility and the design of public spaces suitable for the people who live, work and visit.

Key-words: tactical urbanism, pedestrianization, planning, habitability, walkability.

Índice de Figuras (ou Ilustrações)

FIGURA 1. PIRÂMIDE DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL	31
FIGURA 2. OS 17 OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO URBANO SUSTENTÁVEL.....	32
FIGURA 3. CARRER DE GIRONA COM AÇÕES DE URBANISMO TÁTICO (ESQ.) E CARRER DE GIRONA COM INTERVENÇÃO DO PROJETO <i>SUPERMANZANA</i> (DIR.)	41
FIGURA 4. CARRER DEL CONSELL DE CENT ANTES DA INTERVENÇÃO <i>SUPERMANZANA</i> (ESQ.) E DURANTE A INTERVENÇÃO DE <i>SUPERMANZANA</i> (DIR.).....	41
FIGURA 5. ESPECTRO DO URBANISMO TÁTICO.....	46
FIGURA 6. EXEMPLO DE INTERVENÇÃO TÁTICA - <i>CYCLOVIAS</i>	53
FIGURA 7. EXEMPLO DE INTERVENÇÃO TÁTICA- <i>GREEN LIGHT MIDTOWN</i> : ANTES (ESQ.) E DEPOIS (ESQ.).....	54
FIGURA 8. EXEMPLO DE INTERVENÇÃO TÁTICA DE TIPO “RUA DE CONVÍVIO”	55
FIGURA 9. EXEMPLO DE INTERVENÇÃO TÁTICA - PEDONALIZAÇÃO	56
FIGURA 10. EXEMPLO DE INTERVENÇÃO TÁTICA- RUAS DE GUARDA-CHUVAS.....	57
FIGURA 11. EXEMPLO DE INTERVENÇÃO TÁTICA- RUAS COLORIDAS.....	57
FIGURA 12. ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO DO MUNICÍPIO DO PORTO.	60
FIGURA 13. DENSIDADE POPULACIONAL POR FREGUESIA (1991-2021).....	61
FIGURA 14. MAPA DA REDE VIÁRIA DO CONCELHO DO PORTO.....	62
FIGURA 15. MAPA HIPSOMÉTRICO DO CONCELHO DO PORTO.....	63
FIGURA 16. CLASSES DE DECLIVE PARA APTIDÃO PEDONAL	64
FIGURA 17. MAPA DE DECLIVES DO MUNICÍPIO DO PORTO	64
FIGURA 18. ZONAS DE ACESSO AUTOMÓVEL CONDICIONADO NA CIDADE DO PORTO.....	68
FIGURA 19. ZAAC DE SANTA CATARINA (EM CIMA) E ZAAC DE CEDOFEITA (EM BAIXO).....	70
FIGURA 20. ZAAC DAS FLORES	71
FIGURA 21. ZAAC DA RIBEIRA (EM CIMA) E ZAAC DA SÉ (EM BAIXO)	72
FIGURA 22. ZAAC DE SANTO ILDEFONSO	73
FIGURA 23. EQUIPAMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DE ACESSO À ZAAC DAS FLORES (ESQ.) E À ZAAC DA RIBEIRA (DIR.).....	76
FIGURA 24. EQUIPAMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DE ACESSO À ZAAC DE SANTA CATARINA (ESQ.) E À ZAAC DE CEDOFEITA (DIR.).....	76
FIGURA 25. SISTEMA MANUAL DE CONTROLO DE ACESSO À ZAAC DE SANTO ILDEFONSO	77
FIGURA 26. EQUIPAMENTO DE LEITURA NA ZAAC DA SÉ.....	77
FIGURA 27. ACESSO À AVENIDA DE VÍMARA PERES	78

FIGURA 28. ZONAS PEDONAIS TEMPORÁRIAS NA BAIXA E CENTRO HISTÓRICO DO PORTO	80
FIGURA 29. ESQUEMA DEFINIDO PARA COLOCAÇÃO DO MOBILIÁRIO URBANO	81
FIGURA 30. EXEMPLO DE MOBILIÁRIO URBANO UTILIZADO (ESQ.) E ESQUEMA DE COLOCAÇÃO DO MOBILIÁRIO URBANO (DIR.)	81
FIGURA 31. ATIVIDADES PROMOVIDAS PELA EMPRESA MUNICIPAL ÁGORA - CULTURA E DESPORTO DO PORTO NAS ZPT.....	82
FIGURA 32. ZAAC DAS FLORES (EM CIMA), ZAAC DE SANTO ILDEFONSO (EM BAIXO À ESQ.) E ZAAC DA RIBEIRA (EM BAIXO À DIR.).....	85
FIGURA 33. AUSÊNCIA DE BARREIRAS FÍSICAS NA RUA DE SANTO ANDRÉ (ESQ.) SINALÉTICA EXISTENTE AO TRÁFEGO AUTOMÓVEL (DIR.)	86
FIGURA 34. RUA DO CONDE DE VIZELA (ESQ.) E RUA DO ALMADA (DIR.)	87
FIGURA 35. CRUZAMENTO DAS ZAAC COM AS ZPT NO MUNICÍPIO DO PORTO	89

Índice de Tabelas (ou Quadros)

TABELA 1. EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE NO MUNICÍPIO DO PORTO (1991-2021)	61
---	----

Índice de Gráficos

GRÁFICO 1. EVOLUÇÃO DA REPARTIÇÃO MODAL DAS DESLOCAÇÕES PENDULARES DOS RESIDENTES DO MUNICÍPIO DO PORTO, 2011 - 2021.....	65
GRÁFICO 2. HORÁRIO DE ACESSO ÀS ZAAC, PARA FORNECEDOR E/OU VISITANTE, EXISTENTES NO MUNICÍPIO DO PORTO	74

Lista de abreviaturas e siglas

FLUP	FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DO PORTO
ONU N.....	NOTÍCIAS DA ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS
ONU	ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS
UT	URBANISMO TÁTICO
CMP	CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO
CNU	CONGRESS FOR THE NEW URBANISM
INE	INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA
ZAAC.....	ZONAS DE ACESSO AO AUTOMÓVEL CONDICIONADO
ZPT.....	ZONAS PEDONAIS TEMPORÁRIAS
OMS.....	ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE
DGS.....	DIREÇÃO GERAL DA SAÚDE

1. Introdução

1.1. Enquadramento

O crescimento da população continua a ser uma das marcas essenciais da compreensão do mundo, sobressaindo a sua concentração em espaços restritos, como assinala a Organização das Nações Unidas (ONU), quando dá conta que, desde 2019, mais de 50 % das pessoas vivem em centros urbanos. Este processo provoca profundas transformações na fisionomia e dinâmica dos territórios e, como a expectativa é de que em 2050 a população urbana aumente para 70% (ONU, 2019), o planeamento e gestão territorial assume uma importância cada vez maior.

Em consequência, o século XXI tem sido marcado por uma crescente preocupação com o papel das cidades, designadamente pelo impacto ambiental negativo decorrente do uso massivo dos automóveis, pela poluição, insegurança e pela subutilização do espaço público.

Desde sempre que praças, parques e arruamentos foram considerados elementos urbanos promotores da sociabilização. Sobretudo antes do aparecimento do automóvel, as ruas eram, no essencial, um lugar para sociabilizar e de lazer (Harvey, 2012). No entanto, este tipo de uso foi comprometido e as cidades passaram a ser adaptadas e desenhadas para o automóvel, reduzindo-se a importância do uso da rua para a circulação a pé e para a simples – e essencial - estadia. Perante esta situação, muitos autores têm revalorizado o espaço público, a ele associando sustentabilidade, qualidade de vida, habitabilidade e valorização do verde, muitas vezes numa dita “humanização das cidades”, contra a “cidade máquina” da Carta de Atenas.

O urbanismo tático (UT) enquadra-se neste movimento. Segundo Mike Lydon e Anthony Garcia (2012), considerados os grandes impulsionadores do conceito, o UT caracteriza-se por ser uma abordagem orientada para a intervenção na cidade através de ações rápidas, temporárias e facilmente praticáveis, demonstrando a possibilidade de fazer grandes mudanças e de longo prazo, com orçamentos baixos. Não sendo nova, é, todavia, uma prática que tem vindo a ganhar destaque nos últimos anos, atraindo especialistas das mais diversas áreas e em todo o mundo, por ser aplicável a várias

escalas, sobretudo local, e com vários fins. Ganhou força com a crise do planeamento urbano tradicional, uma vez que o UT procura respostas rápidas em alternativa a processos demorados e burocraticamente pesados.

As intervenções do UT têm o objetivo de testar o espaço público antes de fazer grandes investimentos, ou seja, é uma abordagem que utiliza a cidade como “laboratório vivo”. Entre os muitos casos de sucesso, o UT ganhou fama pela pedonização da Times Square em Nova Iorque, quando grande parte da Broadway foi convertida para uso pedonal através de pintura no piso, colocação de barreiras com vasos de plantas e instalação de mobiliário urbano leve (Sansão & Barata, 2017).

A pedonização caracteriza-se pelo ato de pedonizar (também dito pedestrenizar, pedonalizar e peatonalizar), ou seja, tornar uma rua, ou outro espaço de circulação de uso público apenas acessível a peões, impedindo o trânsito automóvel. É uma ferramenta eficaz no sentido de aumentar a habitabilidade, melhorando regra geral a acessibilidade, mobilidade, segurança e o ambiente que fazem da cidade um local de qualidade para todos os seus habitantes (Yassin, 2019).

Relativamente à temática, importa compreender dois períodos essenciais nas cidades e no urbanismo, especialmente quando nos posicionamos na Europa. De facto, após a Revolução Industrial, com a “invasão do automóvel” (Gehl, 2010), as cidades passaram a ser desenhadas para o veículo motorizado, satisfazendo todas as suas necessidades. Desta forma, o peão foi despromovido para um papel secundário no que diz respeito ao planeamento do território e gestão urbana. Com isto, chegamos ao século XXI, nas cidades, nomeadamente no Porto, com vários constrangimentos, como a falta de segurança do peão, atropelamentos, poluição sonora e atmosférica e vazios urbanos que evidenciam o estado de abandono e subutilização do solo urbano, além de estacionamento indevidos e poucas áreas verdes. Com o aparecimento do vírus Covid-19, estes problemas ganharam outra dimensão, obrigando a repensar o conceito de espaço público e intensificando-se a necessidade de repensar os locais em função das condições adequadas ao contexto da pandemia, para as pessoas caminharem e usufruírem do espaço público.

A necessidade de dar resposta a estes problemas, antes e depois da pandemia, tem suscitado o aparecimento de abordagens alternativas ao planeamento tradicional, como o urbanismo tático (Isidoro, 2017), intervenções de pequena escala e curta duração implementadas para inspirar mudanças a longo prazo (Lydon & Garcia, 2012).

Esta dissertação centra-se no urbanismo tático e aborda em especial a pedonização realizada pelo Município do Porto como ação de curto prazo, por vezes periódica, através de dois casos de estudo: as Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC) e as Zonas Pedonais Temporárias (ZPT), pretendendo-se, assim, identificar e sistematizar as medidas adotadas e compreender os seus efeitos, assim como o modo como se deu (ou não) a apropriação pelos residentes e agentes económicos.

É no contexto da necessidade de descarbonização e “humanização” do espaço público nas cidades, e, face à Covid-19, que surge o projeto ZPT no centro da Cidade do Porto, lançado pela CMP em junho de 2020, com um duplo propósito: “num quadro de aposta na sustentabilidade, incentivar os cidadãos para uma mobilidade mais consciente, menos dependente do automóvel e mais voltada para o uso dos modos suaves de transporte nas deslocações, e resgatar o espaço público, que visa potenciar uma nova experiência de lazer e compras na cidade, decorrente da retoma da atividade económica” (Porto, 2020), após o confinamento vivenciado nos meses de abril e maio.

As ZAAC surgem em 2018, com o principal objetivo de oferecer às pessoas que diariamente acedem a estas áreas, designadamente, habitantes, trabalhadores e visitantes, um espaço público com um maior nível de conforto e segurança. Delimitadas pelo Município do Porto, consiste em seis áreas constituídas por vários arruamentos, designadamente, Cedofeita, Flores, Ribeira, Santa Catarina, Santo Ildefonso e Sé, e, integram importantes eixos comerciais e turísticos do Centro Histórico do Porto.

Assim, a presente dissertação tem como principal objetivo abordar a questão do UT enquanto ação com potencial de resgate do espaço público para o peão ao mesmo tempo que assume um potencial para o auxílio do planeamento convencional na descarbonização e “humanização da cidade, através da análise de intervenções

aplicadas no contexto mundial e nacional, bem como dos casos práticos supramencionados na Cidade do Porto.

1.2. Objetivos e questões de enquadramento

No sentido de compreender o UT enquanto ferramenta com potencial para dar resposta a vários constrangimentos do planeamento urbano tradicional na cidade contemporânea, e, nesta dissertação pretende-se investigar as medidas adotadas no caso concreto da área central da Cidade do Porto, contribuindo para a compreensão dos seus efeitos e do modo como se fez a apropriação pelos residentes e agentes económicos. Neste sentido, propõem-se os seguintes objetivos específicos:

- explorar o universo conceptual do urbanismo tático e o seu potencial, para melhoria da mobilidade urbana, em especial na sua ligação à caminhabilidade;
- explorar o conceito de urbanismo tático e caminhabilidade e o aumento da sua importância no pós-Covid-19;
- analisar as ações adotadas recentemente na Cidade do Porto, em especial as que são orientadas à pedonização do espaço público;
- compreender a apropriação das ZAAC e ZPT por parte dos residentes e agentes económicos;
- contribuir para uma maior consideração do urbanismo tático na construção duma cidade com um maior índice de habitabilidade.

Complementarmente, a dissertação está estruturada em torno de algumas questões que serão posteriormente respondidas aquando da conclusão desta investigação:

1. O urbanismo tático é uma fórmula útil no planeamento?
2. De que forma o urbanismo tático pode potenciar o espaço público enquanto agregador da vida urbana?
3. A pedonização em tempos de Covid-19 é reversível, ou o “recuo do automóvel” é irreversível?

4. As esplanadas abertas em tempos de Covid-19 são reversíveis, ou a “privatização do espaço público” é irreversível?
5. A participação de *stakeholders* e da população residente ajuda a promover um espaço público mais adequado?

1.3. Estrutura e metodologia

A presente investigação partiu de uma reflexão em torno dos conceitos de “urbanismo tático” e “caminhabilidade” com o objetivo de entender os seus significados, conhecer os intervenientes/agentes que os influenciam e perceber a forma como se relacionam.

Importa referir que este trabalho é de índole exploratória, pelo que não pretende dar resposta sobre todas as questões da caminhabilidade, nem abordar todas as potencialidades do urbanismo tático. Pretende, sim, dar a conhecer melhor este tipo de abordagem, em dois casos específicos. Para tal, o relatório estrutura-se em quatro capítulos.

O primeiro diz respeito ao enquadramento da investigação de natureza académica, no qual são apresentados os objetivos, questões de investigação, a estrutura e a metodologia.

O segundo capítulo é constituído por três pontos. O primeiro expõe a contextualização histórica do urbanismo, destacando o período da Revolução Industrial como um marco histórico associado às principais mudanças das cidades, e, para o qual o UT se destaca como uma abordagem que tem ganho força nos últimos anos para reverter os seus efeitos, a par de outros conceitos como a “Cidade 15 Minutos” de Carlos Moreno. O segundo apresenta a relação entre o UT e a mobilidade urbana, com referência do impacto do vírus Covid-19, uma vez que intervenções táticas podem, efetivamente, melhorar a forma como as pessoas se deslocam nas cidades, realçando a importância do resgate do espaço público para o peão e a inversão da pirâmide de mobilidade urbana atual para uma pirâmide de mobilidade urbana mais sustentável. No último ponto, com

recurso à revisão bibliográfica, procura-se explorar o conceito de urbanismo tático e caminhabilidade e compreender a sua influência no planeamento do território urbano.

De seguida, no terceiro capítulo, são apresentadas estratégias de intervenção no espaço público, no contexto mundial e contexto português, nos quais estão elencados os princípios do UT, que surgiram sobretudo aquando do aparecimento do vírus Covid-19, como forma de oferecer às pessoas a possibilidade de usufruir do espaço público assegurando as medidas de segurança impostas a nível mundial, designadamente, o distanciamento social.

O quarto capítulo, é dedicado aos casos de estudo, assumindo-se um importante momento da dissertação e está dividido em três partes. A partir de um enquadramento da cidade, apresentaram-se e analisaram-se os dois casos de estudo supramencionados, por forma a estudar os conceitos e princípios apresentados nos capítulos anteriores.

A concluir, no capítulo cinco é apresentada uma análise comparativa dos dois casos de estudo analisados enquanto intervenções que reúnem características que potenciam o desenvolvimento urbano sustentável, sobretudo no âmbito da valorização da presença das pessoas no espaço público, cruzando com os conceitos elencados nos capítulos anteriores bem como com os resultados adquiridos através das entrevistas realizadas. Adicionalmente, são apresentadas as respostas às perguntas elencadas neste primeiro capítulo acompanhado de reflexões sobre a investigação desenvolvida.

No que concerne à metodologia de investigação adotada, o presente relatório possui, numa primeira fase, um carácter exploratório e expositivo, dado que se debruça na construção de um enquadramento teórico que sustentará a discussão dos casos de estudo.

Para tal, com recurso à revisão bibliográfica, inicialmente, procurou-se explorar o conceito de urbanismo tático e caminhabilidade e compreender a sua influência no planeamento do território urbano com enfoque na mobilidade urbana, procurando perceber a emergência deste novo tipo de intervenção urbana e, concretamente, sobre a caminhabilidade, bem como a necessidade atual e importância que estas abordagens representam, atualmente, para as cidades.

De seguida, a partir da contextualização teórica, procedeu-se à identificação dos contributos do UT num conjunto de estratégias de intervenção no espaço público, quer a nível mundial como a nível nacional, realçando o impacto do vírus Covid-19.

De modo a exemplificar o que foi debatido na revisão bibliográfica, foram apresentados dois casos de estudo na Cidade do Porto— ZAAC e ZPT – para os quais foi necessário proceder à recolha dos documentos que as regularizam, notícias, levantamento fotográfico, dados estatísticos e realização de entrevistas que auxiliaram nesta investigação.

As entrevistas realizadas nas ZAAC, constituíram como principal objetivo perceber o grau de satisfação dos agentes económicos e residentes com as ZAAC em que estão inseridas e perceber se estes consideram este tipo de projeto como uma mais-valia para a cidade e ainda se apontam algum aspeto a melhorar.

No caso específico das ZPT, foram realizadas entrevistas aos agentes económicos e residentes com o objetivo de recolher as opiniões e perceber a apropriação desta intervenção. Uma vez que a medida se encontra em suspenso desde o final do ano de 2022, e por se considerar essencial a opinião pública, as entrevistas que foram realizadas tiveram como principal objetivo perceber o balanço que fazem os agentes económicos e residentes desta intervenção.

A entrevista aos agentes económicos e residentes caracterizou-se por um diálogo mais informal, por se considerar que para este tipo de trabalho de campo, é necessário passar uma mensagem de "à vontade" de modo a proporcionar às pessoas uma maior abertura e assim, a obtenção de uma melhor informação. Assim, diálogo foi composto pelas seguintes questões:

1. Esta aqui há muito tempo?
2. Teve conhecimento das ZPT aqui na rua?
3. Qual a sua opinião sobre o que aconteceu aqui, neste arruamento?
4. Qual é o principal aspeto positivo que aponta a esta iniciativa? E o negativo?
5. Considera que a Cidade do Porto devia ter mais este tipo de iniciativas, ou acha que não?

Adicionalmente, foi realizada uma entrevista com um representante do órgão autárquico e principal responsável pelo projeto ZPT, Arquiteto João Pestana, para uma melhor compressão do estado atual desta iniciativa e a aprendizagem obtida. A entrevista foi desenvolvida em torno do seguinte:

1. Quais foram as razões para a suspensão das APT? Os principais entraves da continuidade desta intervenção? A pressão turística foi um entrave a esta intervenção?
2. Enquanto ação tática, qual o impacto observado na dinâmica das diferentes vivências da cidade, nomeadamente ao nível do comércio e usufruto do espaço público por parte de residentes/visitantes? Sendo o impacto presumivelmente positivo, existem indicadores mensuráveis que permitam calcular o seu impacto, nomeadamente em matéria de emissões de partículas ou área de espaço público “resgatada” ao automóvel?
3. Considerando que o planeamento urbano em Portugal se caracteriza pela residualidade ao nível da participação pública, qual a importância que atribui na adoção desta tipologia de medidas como forma de potenciar a participação da população residente, dos *stakeholders* e outros agentes locais?
4. Este projeto das APT não se consubstancia, como solução definitiva para o conjunto de problemas com que a Cidade do Porto se depara atualmente. Contudo, pensa que a aposta do município do Porto no reforço da oferta de transporte coletivo, visível nos projetos em curso na Rede de Metro e no futuro serviço de *MetroBus*, poderá providenciar a necessidade de expandir iniciativas como as APT a outros espaços da cidade?
5. O Urbanismo Tático caracteriza-se essencialmente por uma atitude proativa sobre a vivência nas cidades. Que aprendizagem é retirada depois da aplicação desta medida?

Importa salientar a maior abertura por parte do comércio tradicional em responder às questões colocadas, o que se poderá justificar pelo tempo de permanência nos arruamentos inquiridos e pelo maior interesse na sua dinamização. Acresce ainda dizer que o comércio tradicional é, por norma, constituído pelo proprietário ou por pessoas

que trabalham nos estabelecimentos há já vários anos, e, por este motivo, apresentam opiniões mais consolidadas uma vez conheceram a cidade antes, durante e depois da intervenção.

Como conclusão, procurou-se identificar as potencialidades do urbanismo tático e os seus benefícios na sua aplicação aos dois casos de estudo supramencionados, procurando responder aos objetivos e questões definidas nesta dissertação.

2. Enquadramento teórico

2.1. Contextualização

O urbanismo, segundo o dicionário da língua portuguesa, é um processo característico das cidades e é responsável por questões relativas à sua organização e planeamento. O urbanismo pode ser visto como uma disciplina que procura entender e solucionar problemas de cariz urbano, tendo como objetivo a transformação do espaço, objetivado por uma melhoria estética e da qualidade de vida, transmitindo uma sensação de segurança e conforto (Portuguesa, 2018).

Apesar de muitas iniciativas de planeamento e de desenho urbano, o urbanismo é normalmente associado à segunda metade do século XIX, quando o processo de urbanização se intensifica e se torna evidente a necessidade de solucionar os problemas resultantes da Revolução Industrial que afetaram muitas das cidades, procurando-se qualificar os espaços, criar infraestruturas e promover a melhoria da qualidade de vida.

Na Europa, distinguem-se duas grandes operações urbanísticas, em cidades existentes: a intervenção de Haussmann em Paris e a de Cerdá em Barcelona. Há ainda o Movimento Cidade Jardim teorizada por Howard, e, seguida por Le Corbusier, entre outras linhas de intervenção para novas cidades, onde se destacam também os trabalhos do arquiteto e urbanista francês Tony Garnier baseados no planeamento urbano seccional (Hall, 2014) .

Depois da Carta de Atenas e muitos mais esforços urbanísticos, na década de 80, nos Estados Unidos, surge o Novo Urbanismo, cujo objetivo era responder aos problemas resultantes de cinco décadas de crescimento suburbano e da construção de espaços de uso único.

Nesta expansão urbana (*urban sprawl*), deu-se uma construção nos subúrbios sem precedentes, que teve por base o automóvel e por consequência a que o automóvel se tornasse numa necessidade em grandes áreas do território, multiplicando-se as vias rápidas, túneis, viadutos, estacionamento e garagens, numa paisagem urbana fragmentada (Rumis, 2017).

O *urban sprawl* americano teve como um dos seus grandes símbolos Robert Moses, funcionário público que trabalhou na Área Metropolitana de Nova Iorque (Jacobs, 2001). As decisões que foi tomando favoreceram a criação de rodovias e grandes pontes, ao invés do transporte público, alimentando assim a expansão dos subúrbios, tal como se verificou também em Las Vegas, Orlando ou Portland. No entanto, esta era uma realidade vivida em inúmeras partes do mundo, com adaptações e desfasamentos temporais, devidos a questões culturais e económicas

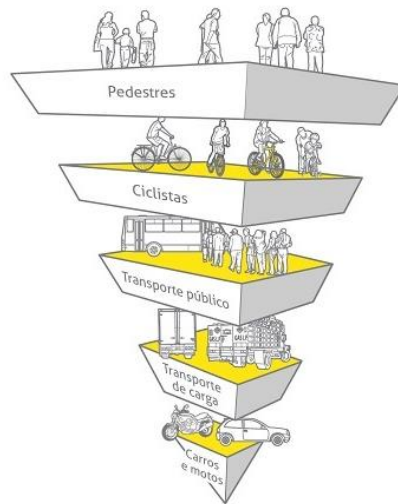
A Carta do Novo Urbanismo veio ao encontro de Jacobs e da rotura com este movimento. Aí se apresentam os valores e princípios que se acreditam dever orientar as políticas públicas, as práticas de desenvolvimento, o planeamento e o desenho urbano. Vários autores simplificam os 27 princípios em 10, para um desenvolvimento mais sustentável nas cidades: *walkability* (caminhabilidade), conectividade, uso do solo diversificado e misto, habitação mista, arquitetura e *design* urbano de qualidade, estrutura de vizinhança tradicional, aumento da densidade, transporte verde, sustentabilidade e qualidade de vida (Anexo 1.). (Urbanism, s.d.).

O “Novo Urbanismo” toma a “cidade europeia” consolidada como referência. Mas, nos últimos anos, também na Europa se reflete sobre os excessos da aplicação dos princípios da Carta de Atenas e se criticam os efeitos da motorização individual. Em consequência ganham força novas abordagens, entre as quais, a da “Cidade 15 Minutos”, de Carlos Moreno, e o Urbanismo Tático (que será abordado posteriormente).

2.2. Urbanismo tático e mobilidade urbana

Nas últimas décadas, tem-se assistido a uma procura crescente por iniciativas que promovam uma mobilidade urbana mais sustentável, para a inversão da pirâmide hierárquica atual, colocando o peão no centro das políticas públicas de ordenamento do território (Figura 1).

Figura 1. Pirâmide de mobilidade urbana sustentável



Fonte: Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, 2017

Nas cidades, atualmente, vive cerca de 55% da população mundial, e, segundo a ONU (Unidas, ONU News, 2019), a tendência é de que em 2050 abriguem cerca de 70%. Neste sentido, a alteração da mobilidade é impreterível, entendendo-se por mobilidade urbana a condição de deslocação de pessoas e bens, cujo objetivo se baseia no desenvolvimento de atividades económicas e sociais, quer seja através de veículos motorizados, veículos não motorizados, ou ainda, sob o modo pedonal.

Nesse sentido, os governos e empresas de transporte apostam na adoção de novas políticas orientadas para uma mobilidade urbana sustentável, devidamente enquadrada nos 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (Figura 2), considerando, designadamente, a promoção da eficiência energética e a melhoria da qualidade de vida e da saúde pública.

Figura 2. Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Urbano Sustentável



Fonte: Nações Unidas, 2015

O desenvolvimento fragmentado das cidades dos últimos anos culminou na insuficiência das infraestruturas e o espaço público deixou de ser um local de estar e de convivência para se tornar num local de passagem e dar lugar a faixas de rodagem e inúmeros espaços subutilizados.

O resgate do espaço público para o peão tem sido marcado por um conjunto de novas abordagens cujo resultado advém do trabalho de investigação de um leque de urbanistas e arquitetos, com a já referida Jane Jacobs e também Jan Gehl, Jaime Lerner, William H. Whyte e Kevin Lynch, Carlos Moreno, entre outros, que animaram movimentos como, o Urbanismo Tático, a Acupuntura Urbana, o *Placemaking*, o conceito de Cidade 15 Minutos, e outros, como alternativas para redesenhar as cidades e promover um desenvolvimento urbano sustentável, com especial impacto no espaço público.

O conceito da Cidade 15 minutos, de Carlos Moreno, é uma forma de combate aos problemas, não só de saúde, causadas pela ausência de atividade física e pelos acidentes com meios motorizados, mas também ambientais, consistindo na criação ou recriação de cidades em que à distância de uma caminhada de 15 minutos as pessoas possam desfrutar do que constitui uma experiência urbana, acesso ao trabalho, à habitação,

alimentação, saúde, educação, cultura e lazer (Moreno, 2020). Um exemplo da sua aplicabilidade é a cidade galega Ponte Vedra que em 1999 terminou com a circulação automóvel no centro histórico e, nas últimas duas décadas implementou um novo modelo urbano com base na Cidade 15 Minutos, apostando na proximidade de serviços primários, priorizando o peão e colocando o automóvel em último lugar.

Importa evidenciar que, à semelhança do urbanismo tático, também o conceito da Cidade 15 Minutos apresenta a participação dos cidadãos na transformação dos seus bairros como um dos seus princípios, que, se revela fundamental pois as cidades são construídas para as pessoas e são elas que possuem o maior conhecimento dos locais onde vivem, conhecendo as suas fragilidades.

No planejar e executar, a participação pública tem-se revelado como um fator fundamental, pois favorece a construção de espaços públicos que vão de encontro às necessidades e motivações das pessoas. Como transmite Gehl ao longo da sua marcante obra “Cidades para Pessoas”, um espaço por mais bem desenhado que seja, não dá garantia de que venha a ser utilizado (Gehl, 2010).

Com efeito, tem-se verificado que formas mais diretas de participação prometem encontrar soluções mais próximas das necessidades e desejos de quem usa ou habita a cidade. A participação assume-se, assim, um instrumento capaz de aumentar a eficácia das intervenções públicas, uma vez que é possível obter informação localmente específica que, consequentemente, poderá contribuir para um planeamento e ações mais eficientes e adequados.

Além disto, a participação ajuda a evitar conflitos, na medida em que são recolhidos pontos de vistas importantes e consideradas possibilidades de conflito que podem ser prevenidos, devendo ainda considerar-se a relevância da aprendizagem conjunta.

Spirn (1988) afirmava há muito que numa sociedade e cultura que estão em contante transformação, os resultados obtidos após a conclusão das intervenções realizadas através do planeamento tradicional já não se enquadram com as necessidades atuais (Almeida, 2016). Adicionalmente, a abordagem que, maioritariamente é utilizada, *top-down*, não consegue gerar os resultados pretendidos por não se focar na especificidade

do local e nas pessoas que o habitam ou visitam. Ou seja, a participação dos cidadãos em conjunto com os *stakeholders*, é central nos processos de intervenção pública (*bottom-up*) uma vez que detêm o conhecimento local e vivenciam as problemáticas na primeira pessoa (*know-how*).

Mota (2013) defende a importância de olhar para “o conceito de participação para além da participação propriamente dita, dos cidadãos”, defendendo, “uma visão mais holista da participação, que não tem só a ver com a questão do aprofundamento da democracia (e formas de reforço da legitimidade democrática), mas também como forma de potenciar e alinhar os meios e motivações dos diferentes atores na ação coletiva (portanto, por razões de eficiência e eficácia) e, por último, como forma de coletivamente gerar novas soluções para os problemas contemporâneos (criatividade e inovação), sendo por isso fundamental encontrar novos caminhos metodológicos (a importância da experimentação)” (Mota, 2013).

Seixas (2016) acrescenta que “a participação pública pode e deve ser compreendida muito para além dos momentos eleitorais” e defende-a como “elemento relevante para o que se considera uma cultura de boa governança” (Fernandes, 2016).

No âmbito da participação pública, existe uma panóplia de documentos científicos produzidos por órgãos profissionais, nomeadamente a Nova Carta de Atenas de 2003 do Conselho Europeu de Urbanismo, que foi revista em 2013 como a Carta Europeia de Urbanismo, na qual a participação é defendida como um fator chave para promover a coesão e sustentabilidade urbanas (Verheij, 2016).

Atualmente, a participação pública é, todavia, regra geral, um processo altamente burocrático, lento e padronizado, pelo que abordagens como o urbanismo tático têm sido vistos como uma alternativa aos processos tradicionais, uma vez que impulsiona os cidadãos a terem um papel mais ativo na tomada de decisões, transformando-os em produtores de cidade.

Na literatura sobre participação pública, distingue-se um conhecido modelo: a “Escada de Participação”, desenvolvido por Sherry Arnstein, proposto em 1969 e publicado no *Journal of the American Planning Association* (Anexo 3).

Cada um dos degraus da escada representa um nível de envolvimento da comunidade diferente. Numa análise descendente, os três primeiros degraus dizem respeito ao “controlo cidadão”, “poder delegado” e “colaboração”. Neste nível, os cidadãos têm uma incidência direta na tomada de decisões, através de diversas formas de colaboração ou delegação de poder. Neste patamar normalmente estão inseridas as assembleias onde são tomadas as decisões e onde existe a forma mais direta de colaboração.

Dividido entre “harmonização”, “consulta” e “informação”, o segundo nível caracteriza-se por um carácter mais informativo. Nesta fase, a informação chega aos cidadãos num momento tardio do processo, quando já não é possível efetuar mudanças, em que as perguntas são desencorajadas e a informação superficial. Em alguns territórios, a forma mais comum de participação é a pesquisa, nomeadamente através de questionários.

Por último, há o nível da “não-participação” em que se inserem a “terapia” e a “manipulação”. Aqui, a participação é camuflada através da criação de associações que no fundo não têm qualquer tipo de controlo ou capacidade de decisão.

A ideia da pouca identificação da população com as intervenções praticadas (*top-down*) nas cidades, foi reforçada pela situação pandémica que vivemos. A necessidade de as repensar evidenciou também a necessidade de refletir sobre a cidadania na sociedade contemporânea. Considera-se a vantagem de criar uma sociedade mais participativa para que, conseqüentemente, consigamos construir cidades que correspondam melhor às necessidades reais da população.

Por outro lado, existe atualmente um claro interesse no planeamento de cidades assente em princípios sustentáveis. O uso excessivo de combustíveis fósseis e as grandes quantidades de emissões de carbono, a par da crescente preocupação com a alteração do clima (especialmente com o aumento da temperatura média) constituem os principais fatores que levam ao aumento da preocupação no desenvolvimento urbano sustentável.

As cidades vistas como as mais evoluídas, sobretudo as do norte da Europa, há muito tempo que promovem uma mobilidade urbana mais sustentável, através de modos suaves como a bicicleta, a trotinete ou o caminhar. Nestes aglomerados urbanos, a

acessibilidade, a sustentabilidade e a humanização do espaço público, são parte integrante do planeamento e gestão urbana e, acima de tudo, fazem parte da sua cultura. Desde aí, é possível depreender que se está a testemunhar uma transição para novos modelos de democracia (com mais e melhor participação) e a uma alteração do padrão da mobilidade urbana, colocando-se cada vez mais o peão no centro do uso do território.

Em 2015, o Acordo de Paris, centrou a atenção na descarbonização. No caso de Portugal, existem inúmeros problemas neste processo e facilmente se encontra uma grande resistência. No âmbito da circulação, e por um lado, quando esta é realizada através do transporte público é ainda muito associada às classes com menor poder económico, pelo que possuir um automóvel é ainda para muitos uma questão de *status* social, por outro, a inflação que se vive atualmente – em especial com um muito grande aumento do custo da habitação - tem um enorme impacto na vida dos portugueses, obrigando muitos a procurar casa nas áreas mais periféricas, onde os preços são mais acessíveis. Por consequência, face à reduzida oferta de transporte público nestas áreas e à fraca articulação entre os diferentes modos, o automóvel é muitas vezes a única solução.

Adicionalmente, é importante referir que um dos principais obstáculos ao planeamento das cidades e vilas portuguesas é o tempo político. Quatro anos não é um tempo compaginável com o tempo do projeto e do planeamento que se apresentam mais longos na sua concretização, o que contribui para que, muitas das vezes, o “fazer” surja antes do “pensar”.

Passeios inacessíveis, ausência de espaços verdes e sítios para sentar, ciclovias que não vão dar a lado nenhum, rede de transportes desconectada, priorização do automóvel, trotinetes espalhadas pelos percursos pedonais, são alguns dos exemplos de uma má prática do planeamento, que resultam no aumento de espaços subutilizados, de espaços públicos que são utilizados apenas para passagem, no incremento da taxa de motorização e do número de acidentes rodoviários com automóveis, bicicletas, trotinetes e peões, maior número de ilhas de calor, poluição a vários níveis, entre muitos outros.

Para evitar ou pelo menos reduzir o impacto destes constrangimentos, e tendo em conta o longo período necessário para avaliar e realizar um diagnóstico do território, planejar, aprovar e executar medidas, o Urbanismo Tático apresenta-se como uma opção de acelerar o processo entre planeamento e ação, através de medidas rápidas, de pequena escala e de baixo custo, as quais podem ter caráter experimental.

Em cidades consolidadas, o processo de intervenção torna-se normalmente complexo, porém, através de ações táticas é possível, mais facilmente, realizar pequenas intervenções que possam reabilitar ou dinamizar determinadas áreas e, desta forma, ir aumentando a qualidade de vida dos residentes ou responder à procura da cidade pelos visitantes.

Lerner (2014) refere que “algumas magias da medicina podem, e devem, ser aplicadas às cidades, pois muitas delas estão doentes, algumas quase em estado terminal.” Acrescenta que “assim como a medicina necessita da interação entre médico e paciente, em urbanismo também é preciso fazer a cidade reagir”. O autor parte do princípio de que as intervenções pontuais são capazes de levar a mudanças significativas em diferentes escalas, tal como na prática milenar chinesa, donde a referência a acupuntura urbana se inspira. Por outras palavras, as intervenções urbanas locais seriam como as agulhas que produzem um efeito transformador e terapêutico para as doenças do corpo (Lerner, 2011).

Um exemplo de acupuntura urbana que promove a revitalização urbana é *Build a Better Block* (“Construir um Quarteirão Melhor”), iniciativa que consiste em promover ruas com vida, desenvolvida por um conjunto de cidadãos liderado por Jason Roberts, através de adaptação de outras experiências, como animação de atividades comerciais (como tinha visto na Tailândia), ciclovias (como na Holanda) e um “jardim de cerveja” (como em Munique).

Avaliando o quadro atual de sedentarismo e o ritmo acelerado do quotidiano das pessoas, a OMS (Organização Mundial da Saúde), apela para a importância da criação de sociedades mais ativas e saudáveis, daqui resultando uma forte causa (além da ambiental e social) para a promoção dos modos suaves como principais meios de

deslocação, sobretudo o caminhar. Em articulação com este objetivo, há muito tempo que a OMS defende também a necessidade de reorganização do espaço público de modo a valorizar o seu uso pelo andar a pé e outras formas de exercício físico e contacto com a natureza, assim como o recurso a modos de transporte sustentáveis, designadamente a bicicleta.

O automóvel há muito que se considera um elemento prejudicial, não só pela questão da poluição, mas também pelo facto de diminuir a atividade física das pessoas no seu dia-a-dia. Muitos estabelecem uma relação entre o seu uso e aumento do número de casos de doenças cardiovasculares, pelo que os médicos apelam para a criação de cidades com espaços públicos aprazíveis à caminhabilidade, tendo em vista uma maior atividade física da população.

Neste contexto, salienta-se um estudo realizado em 15 centros urbanos no Canadá, em 2008, que avaliou a relação entre a poluição atmosférica associada ao tráfego automóvel e as doenças existentes em pessoas com idade entre 40 e 74 anos. A conclusão retirada foi de que as pessoas que vivem em aglomerados com uma maior concentração de gases poluentes, apresentam maior probabilidade de desenvolvimento de problemas relacionados com a hipertensão e diabetes, tendo em conta a sua exposição à poluição. Contrariamente, nos aglomerados onde existem um maior número de pessoas a caminhar, a população apresenta menores problemas de saúde (Howell, et al., 2019), uma vez que não há existe tanto tráfego e, consequentemente, menor poluição. Assim, pode concluir-se a importância de promover a mobilidade pedonal que, não se relaciona somente com a construção de melhores infraestruturas para peões, mas também com a adoção de medidas de condicionamento de circulação automóvel e investimento em tecnologias de transportes com menor impacto ambiental.

À semelhança do tempo político, o Urbanismo Tático apresenta-se novamente como uma solução que, através de ações rápidas e de baixo custo, aliado ao planeamento da mobilidade, poderá ser central para a transformação rápida, mesmo que provisória, do espaço público, incentivando as pessoas a estarem nele.

Com a pandemia, o teletrabalho encurtou as distâncias e contribuiu para que as pessoas criassem uma maior ligação com o seu bairro, a área de proximidade de residência. Durante o confinamento, as pessoas conseguiram realizar as atividades do quotidiano com mais tranquilidade, nomeadamente passear os animais de estimação, conversar com os filhos e ir com eles ao parque, dar uma caminhada, cozinhar, passar tempo em família, atividades que não eram normalmente realizadas devido à falta de tempo livre, despendido designadamente nas longas viagens de automóvel ou transporte coletivo, entre a casa, o emprego ou a escola.

A crise pandémica vivida desde 2019 e sobretudo na Europa em 2019 e 2020, veio gerar grandes debates e intervenções, na grande maioria dos casos sem a possibilidade de grande planeamento ou investimento, convertendo as cidades em “laboratórios vivos” de experiência que podem trazer benefícios para o seu futuro, considerando principalmente a humanização do espaço público.

De um modo geral, sobretudo nas cidades de maior dimensão e em especial em áreas mais compactas, verificou-se intervenções de urbanismo tático, com passeios alargados “a correr”, ciclovias criadas da noite para o dia, vias convertidas em zonas calmas para acomodar a necessidade de mobilidade urbana num cenário de pandemia e para que as pessoas pudessem manter uma distância de segurança durante os deslocamentos a pé ou de bicicleta (sobretudo nos períodos em que foi restrito o uso de automóvel).

Em Berlim, por exemplo, o governo alargou as ciclovias com recurso a fitas e tinta para que os ciclistas pudessem manter uma maior distância entre si. Em Itália, na região da Lombardia, a mais atingida pela pandemia na Europa, logo na primeira fase, e uma das mais poluídas, Milão abraçou a bicicleta e o caminhar como meios de transporte resilientes e sustentáveis e tem agora como objetivo expandir e qualificar os passeios, implementar uma rede de ciclovias e de zonas calmas, estimular o comércio de rua, tornar as ruas mais seguras e a mobilidade ativa mais atraente. Outras cidades, como Londres, têm divulgado planos semelhantes, com extensão de passeios, novas redes de ciclovias e redução de velocidade em vias movimentadas, fechando as estradas à circulação automóvel e priorizando a micromobilidade.

Nesta matéria, importa ainda salientar a transformação ocorrida no bairro central L'Eixample, também durante a Covid-19. Considerada a área urbana mais central de Barcelona, com cerca de 350 mil veículos a usufruírem das 21 ruas do bairro para atravessar a cidade, este núcleo urbano apresenta, por consequência, uma das maiores concentrações de dióxido de azoto (NO₂).

Aquando da pandemia, foram várias as ações de urbanismo tático desenvolvidas pelos órgãos autárquicos da Catalunha, através da instalação de *parklets*, mobiliário e vegetação, pinturas e jogos nas ruas, expansão dos percursos pedonais e melhoria da sinalização que, apesar da oposição inicial por parte dos moradores, um estudo desenvolvido por Nello-Deakin (2022), comprovou precisamente o contrário, tendo-se verificado uma queda no volume de tráfego automóvel.

A partir do estudo supramencionado, realizado com base na investigação de 11 arruamentos do bairro L'Eixample que foram intervencionados durante o período de restrições da Covid-19, o autor verificou, entre 2019 e 2021, uma diminuição de 23% do nível total de tráfego, e, de 14% em comparação com as restantes ruas da cidade, alegando a evaporação de tráfego nas vias intervencionadas sem aumentar a circulação do trânsito automóvel nas ruas envolventes (Nello-Deakin, 2022).

Considerando a melhoria significativa da qualidade de vida da cidade espanhola no período pandémico, nomeadamente, a redução do barulho do trânsito, o tom mais azulado do céu devido à diminuição das partículas poluentes suspensas na atmosfera, até ao episódio em que os javalis saíram da floresta e entraram na cidade, a autarquia encarou esta mudança como uma oportunidade de redesenhar o espaço público.

Com efeito, anunciou um projeto de transformação do bairro L'Eixample numa *supermanzana*, em espanhol, ou superquarteirão em português, à semelhança do Mercado de Sant Antoni (finalizado em 2018), com meta para 2030, visando a criação de 21 corredores verdes e 21 grandes praças nos cruzamentos, limitando a circulação automóvel aos residentes e comerciantes.

Com o objetivo de dar continuidade às ações táticas iniciadas no período de confinamento, o projeto iniciou em junho de 2022 com intervenção em quatro troços e

quatro praças verdes que integram os eixos viários de Rocafort, Comte Borrell, Girona (Figura 3) e Consell de Cent (Figura 4), prevendo-se o seu término no ano de 2023.

Figura 3. Carrer de Girona com ações de urbanismo tático (esq.) e Carrer de Girona com intervenção do projeto *Supermanzana* (dir.)



Fonte: Google Maps

Figura 4. Carrer del Consell de Cent antes da intervenção *Supermanzana* (esq.) e durante a intervenção de *Supermanzana* (dir.)



Fonte: Google Maps

Complementarmente, o projeto apresenta, ainda, medidas que promovem a mobilidade suave através da otimização do transporte público coletivo, bem como, a implantação de uma nova rede de autocarros e a ampliação da linha de metro de *La Marina*, estimulando, assim, as pessoas a caminharem e pedalarem mais.

As iniciativas multiplicaram-se. Dublin e Brookline (EUA) são outros dois exemplos de cidades que executaram a pedonalização num período de elevada intensidade da

pandemia, proporcionadas melhores condições de mobilidade urbana e garantindo o distanciamento social. E até o governo da Nova Zelândia, apesar do país não ter sido afetado na mesma intensidade com a Covid-19, lançou o programa *Innovating Streets for People* para financiar projetos de urbanismo tático que proporcionem bairros mais caminháveis e acessíveis.

O planeamento convencional pode aliar-se com ações táticas na construção ou reconstrução das cidades, promovendo o transporte ativo e minimizando o uso do carro, gerando espaços públicos mais seguros e saudáveis, transformando-os em locais de proximidade e sociabilidade.

Assim, sendo a mobilidade urbana vista no quadro do “direito à cidade” (Léfèbvre, 1969), ou mesmo como um direito em si mesma, um tema de grande atualidade política e científica, parece essencial mantê-lo, atentando nos novos caminhos do planeamento, sobretudo no que concerne ao desenvolvimento de uma mobilidade urbana sustentável, procurando-se construir cidades acessíveis a todos, saudáveis, seguras, conectadas e sustentáveis, olhando para o urbano de forma a perceber como querem ser (ou queremos ser) no futuro. Não que o automóvel tenha de ser proibido, naturalmente. O importante é que circule nos lugares adequados a baixa velocidade quando o espaço for partilhado com o peão e outros modos de mobilidade suave.

2.3. Origem e evolução do Urbanismo tático e da caminhabilidade

Os debates que envolvem o urbanismo tático são recentes. Contudo, a arquitetura temporária foi sempre usada em inúmeros aspetos da vida humana. Lydon (2012), refere o caso dos *bouquinistes*, em Paris, que começaram a praticar a venda não autorizada de livros ao longo do Rio Sena no início do século XVI, terminada em 1649, devido à mobilização dos proprietários das grandes livrarias. No entanto, este tipo de comércio tornou-se de tal forma popular que a cidade se viu na obrigação de autorizar estes comerciantes. Lydon, ressalta, ainda, que este comércio se tornou tão característico para a cidade que a UNESCO, em 1992, o considerou parte do património

mundial. O autor diz ser o exemplo mais bem-sucedido da história. (Lydon & Garcia, Tactical Urbanism 2, 2012).

Como antes se deu conta, o termo “urbanismo tático” surgiu recentemente, no contexto de uma crise de governação das cidades contemporâneas, na qual os estados e mercados parecem falhar no fornecimento dos bens públicos de base como habitação, transportes e espaço público (Benner, 2016). Em 2010 começou a ser realmente utilizado, aquando da criação da publicação “Tactical Urbanism: Short Term Action, Long Term Change”, da autoria de um grupo de jovens urbanistas, na qual são apresentados vários projetos temporários no espaço público de cidades norte americanas. Desde então, deu-se uma rápida disseminação de várias táticas por todo o mundo, em grande parte devido às ferramentas digitais que permitem, através da internet, numa questão de minutos, fazer chegar a informação a dezenas de cidades (Lydon & Garcia, Tactical Urbanism 2, 2012).

Pfeifer (2013) em “The Planner’s Guide to Tactical Urbanism” aponta a incerteza política, económica e ambiental, a desindustrialização que induziu ao aumento de vazios urbanos, o aumento da mobilidade dos trabalhadores, o elevado interesse da “geração milénio” nas cidades, a ineficiência do processo burocrático do planeamento do território tradicional e o interesse dos cidadãos em responder ativamente aos problemas locais, como os fatores que contribuem para o crescente interesse nesta nova abordagem (Pfeifer, 2013). Assim, o urbanismo tático surge como um desafio ao “status quo” do planeamento, podendo representar um ponto de viragem e desenvolvimento urbano” (Benner S. M., 2013)

Para Vergara (2013), “a inclusão da cidadania na criação do espaço urbano é essencial para enfrentar os complexos desafios da nova era urbana”. Ele considera o urbanismo tático na ideia de Jane Jacobs (2011) quando esta afirmava que as cidades devem ser construídas através de um processo colaborativo, pois “têm a capacidade de proporcionar algo para todos somente porque e quando são criadas por todos” (Coelho, 2017).

Conceptualmente, o urbanismo tático, segundo Lydon e Garcia (2012), caracteriza-se por ser uma abordagem que pretende intervir na cidade através de ações rápidas, temporárias e facilmente exequíveis, demonstrando a possibilidade de mudanças em larga escala e de longo prazo (Lydon & Garcia, *Tactical Urbanism: Short Term Action, Long Term Change*, 2012). É uma prática que tem vindo a ganhar destaque nos últimos anos, atraindo pessoas das mais diversas áreas, especialmente por apresentar um baixo custo e ser aplicável a várias escalas, sobretudo local. Os autores referem também que o urbanismo tático pode ser usado por diversos atores, desde o governamental e institucional, de cima para baixo (*top-down*), ao indivíduo ou grupo de cidadãos (de baixo para cima). Assim, considera-se uma ferramenta complementar ao planeamento tradicional, capaz de criar um ambiente favorável à participação de todos os atores (Yassin, 2019), podendo também favorecer o encontro do *top down* com o *bottom up*, no encontro multinível e a transparência tão desejadas à boa governança territorial. Outros autores utilizam expressões como “urbanismo de guerrilha”, “protótipos ágeis”, “urbanismo pop up”, “reparação da cidade”, “urbanismo DIY”, “handmade urbanism” e “urbanismo emergente”, entre outros, para se referirem ao urbanismo tático.

Tendo como objetivo a melhoria da utilização urbana, valorização económica e da mobilização do capital social, o urbanismo tático tem sido apontado como uma boa opção para a ativação de áreas urbanas subutilizadas e para uma reconquista progressiva dos espaços públicos para o uso das pessoas, sem recurso ao automóvel.

Mike Lydon (2012), define o urbanismo tático através das seguintes características:

- visão: é uma abordagem deliberada, intencionada e faseada para induzir a mudança;
- contexto: oferece soluções locais para os desafios do planeamento local, aproximando o resultado às necessidades e anseios da população;
- agilidade: assume um compromisso de curto prazo e expectativas realistas;
- valor: apresenta pequenos riscos com possibilidade de grandes recompensas;
- comunidade: promove o desenvolvimento do capital social, construção de capacidade organizacional e fortalecimento da identidade local.

Além destas, existem ainda duas características que estão presentes em vários discursos sobre o urbanismo tático:

- procedimento: “utiliza” a cidade como um “laboratório vivo” que possibilita a experiência das táticas;
- legalidade: o grau de formalização/autorização das ações que variam de intervenções não sancionadas, híbridas (ou semi-sancionadas) e sancionadas.

Vista numa perspetiva *bottom-up*, pode considerar-se que as intervenções podem ter diferentes graus de alcance (Figura 5): num primeiro nível, em que as táticas se designam de “sancionadas”, segundo Tyrväinen (2015), estamos perante “uma forma de intervenção (‘tática’), que não é legal ou aprovada por uma autoridade, cujo objetivo é alterar ou acrescentar algo no ambiente urbano”. São consideradas semi-sancionadas ou táticas híbridas, quando se está entre as formas não sancionadas e sancionadas, ou seja, as ações que não são tão radicais quanto as não sancionadas, mas que são reconhecidas pela autoridade e, por isso, em alguns casos são autorizadas, nem que seja subjetivamente. Por último, quando o poder público e a sociedade chegam a um acordo, devido ao sucesso das táticas, tornam-se sancionadas, ou seja, quando as intervenções temporárias são aprovadas por uma autoridade ou instituição, ou quando este desempenha parte da intervenção, fazendo uso desta ferramenta no planeamento urbano (Coelho, 2017), (Lydon & Garcia, Tactical Urbanism: Short Term Action, Long Term Change, 2012), (Benner N. , 2016) e (Lydon & Garcia, Tactical Urbanism 2, 2012).

Figura 5. Espectro do urbanismo tático



Fonte: Tactical Urbanism, Volume 2.

O urbanismo tático transporta consigo inúmeros benefícios. Contudo, importa ressaltar alguns riscos. Segundo Brenner (2016), o facto de esta abordagem apresentar uma atitude de *do it yourself*, pode, por vezes, “internalizar uma agenda neoliberal relacionada com a diminuição do papel das instituições públicas e/ou à extensão das forças de mercado, contribuindo para o posterior enraizamento e consolidação do urbanismo neoliberal”, recomendando que exista uma combinação de ações de base e de topo, de forma a que seja possível uma participação mais assertiva das instituições governamentais, resultando, assim, impactos de maior escala e longo prazo (Benner N. , 2016).

As intenções por trás dos projetos de urbanismo tático são diversas, desde projetos que impulsionam a revitalização económica e social, à melhoria da segurança dos peões e, ainda, à oportunidade dos cidadãos se conectarem uns com os outros. O modo como as ações táticas se manifestam também varia muito, existindo projetos em diferentes escalas físicas e temporais, embora na sua maioria sejam concebidos para serem de natureza temporária e implementados à escala local (quarteirão, rua ou prédio). Face a isto, a aplicação de ações táticas tem sido vista como uma ferramenta de planeamento do território com potencial, nomeadamente através de projetos-piloto e como uma

forma de consultar a comunidade onde os cidadãos podem experimentar um projeto, em vez de ver uma representação (Pfeifer, 2013).

No que concerne à caminhabilidade (*walkability*), esta é importante no *design* urbano sustentável e define-se como sendo um conceito que avalia a qualidade que uma determinada área tem para ser caminhada e está associada à qualidade do ambiente de caminhada percebido pela população (Andrade & Cunha, 2017), nomeadamente o conforto, a segurança, a existência de vigilância, o espaço entre peões e veículos, bem como vias pedonais conectadas de alta qualidade (Shamsuddin, Hassan, & Ilani, 2012).

Ao conceito de caminhabilidade está associado o de acessibilidade, visto como a capacidade de um indivíduo possuir acesso a bens, serviços, atividades ou destinos desejados (Andrade & Cunha, 2017). Segundo Ghidini (2011), a qualidade da caminhabilidade determina o grau de acessibilidade do espaço urbano (Ghidini, 2011).

Para Park (2008), caminhabilidade pode ser definida por fatores físicos, porém, deve considerar a percepção das pessoas que frequentam o espaço e deve estar focada em atributos de microescala, pois são os que podem ser melhorados a curto prazo e com menor custo (Andrade & Cunha, 2017).

Até ao século XX, caminhar era o principal meio de transporte nas cidades e havia restrições para o tráfego rodoviário. Após a Revolução Industrial, este modo de deslocação desvalorizou-se em detrimento do uso do automóvel, solução para graves problemas com os dejetos que resultavam do recurso a tração animal. Todavia, o aumento dos automóveis e outros tipos de poluição, levou a que, já na década de 1960, um movimento crítico fosse ganhando força, para o qual contribuíram vários pensadores, como Lewis Mumford, Jane Jacobs, William H. Whyte e Jan Gehl, que questionam o domínio do carro, impulsionando uma preocupação com o declínio da abordagem centrada no ser humano nos projetos urbanos.

Nos anos 90, surge o termo “caminhabilidade”, tornado famoso por Christopher Bradshaw, planeador e grande defensor do uso do carro partilhado. O conceito aparece associado a um “índice de caminhabilidade”, cujo objetivo seria a avaliação e classificação da “capacidade de caminhada” em bairros urbanos. Este índice considera

a análise de um conjunto de dez características que permitem avaliar as condições do ambiente e o quão agradável é um local para caminhar, designadamente, densidade, presença de estacionamento nas ruas, oportunidade de sentar no espaço público, probabilidade de encontrar pessoas conhecidas ao caminhar, idade em que as crianças se começam a deslocar desacompanhadas, forma como as mulheres avaliam a segurança para caminhar nas ruas, conectividade com o transporte público, existência de lugares com significado e identidade, presença de natureza nos trajetos pedonais e qualidade das ruas. Por outras palavras, o índice considera que não basta verificar a qualidade física das ruas, mas que é necessário entender as complexidades da convivência e dos sistemas urbanos, bem como aspetos de natureza subjetiva associados à experiência das pessoas.

No mesmo sentido, Speck (2016) refere também, em “Cidades caminháveis” quatro pilares que considera serem essenciais ao que hoje chamaríamos “caminhabilidade”: utilidade (os bens e serviços que são possíveis ter acesso através de distâncias caminháveis); segurança do caminhar, conforto do caminho (presença de árvores, mobiliário urbano para sentar, entre outros) e atratividade das ruas (Speck, 2016).

Para Bradshaw (Bradshaw, 1993), a caminhabilidade é definida como uma "qualidade do lugar" e possui quatro características básicas:

- Um microambiente físico artificial "amigável para os pés": amplo, passeios nivelados, pequenos cruzamentos, ruas estreitas, muitos recipientes para o lixo, boa iluminação e ausência de obstruções;
- Uma panóplia de destinos úteis e ativos a uma curta distância: lojas, serviços, emprego, escritórios profissionais, bibliotecas, entre outros;
- Um ambiente natural que modera os extremos do clima - vento, chuva, luz solar - proporcionando locais marcados pela ausência do Homem. Não tem ruído excessivo, ar poluído ou sujidade pelas ruas, manchas e lixo do tráfego motorizado;
- Uma cultura local que seja social e diversa, que aumenta o contato entre as pessoas bem como as condições para o comércio social e económico.

A consciência do papel da caminhabilidade no debate urbano é relativamente recente e somente nos últimos anos é reconhecida como um fator essencial para o desenvolvimento urbano sustentável.

A preocupação por parte dos órgãos institucionais responsáveis pela gestão do planeamento urbano em garantir boas condições de qualidade de vida nas cidades tem vindo a intensificar-se e, nesse contexto, cada vez mais cidades se desinteressam pelo automóvel, sendo reconhecidos os casos de Singapura, Londres, Oslo, Copenhaga, Vancouver, Los Angeles e Buenos Aires.

Jan Gehl (2014), tem sido especialmente influente entre os urbanistas na defesa do bem-estar. Defende que nas cidades há muito mais em caminhar do que simplesmente andar. Porque há um contacto direto entre as pessoas e com a comunidade, uma relação direta com o ar fresco, a possibilidade de estar ao ar livre e o acesso aos prazeres gratuitos da vida, experiências e informação. Em essência, caminhar é uma forma especial de comunhão entre pessoas que compartilham o espaço público como plataforma de estrutura (Gehl, 2010).

A ARUP (2016), empresa de consultoria multinacional na área de ambiente construído, a partir de uma investigação realizada em diferentes áreas geográficas elaborou uma lista de 50 benefícios da caminhada, divididos pelas seguintes categorias (Arup, 2016):

- Benefícios sociais, como a segurança, *placemaking*, coesão social e igualdade, saúde e bem-estar, prevenindo doenças relacionadas ao sedentarismo. Muller (2015), num estudo sobre os benefícios do transporte ativo, apontou que o aumento da atividade física e da interação social proporcionada podem reduzir significativamente o risco de desenvolver doenças como a diabetes 2, hipertensão arterial e obesidade (Andrade & Cunha, 2017);
- Benefícios económicos, incluindo atratividade da cidade, melhoria da economia local, regeneração urbana e redução de custos;
- Benefícios ambientais relacionados com a diminuição dos impactos ambientais como emissão de gases de efeito de estufa e poluição do ar, melhoria da habitabilidade e aumento da eficiência do transporte;

- Benefícios políticos associados à liderança urbana, governança, desenvolvimento sustentável e planejamento das oportunidades.

Ao longo dos anos têm sido desenvolvidos vários projetos com metodologias distintas sobre este tema, como o “Walkscore”, o “Walkshed”, o “Walkonomics” o “SPACES (Systematic Pedestrian and Cycling Environmental Scan)” e o “PEDS (Pedestrian Environment Data Scan)” (Ferreira A. F., 2017). No anexo 2 encontra-se a caracterização de cada uma das metodologias utilizadas nestes trabalhos.

À escala global, verifica-se que os cidadãos cada vez mais reivindicam as ruas como espaços públicos para vários usos e não de vocação exclusiva à circulação automóvel. Embora as cidades enfrentem problemas comuns, a consciência sobre a existência de diferentes cenários para melhorar a capacidade de caminhar implica a necessidade de compreender cada contexto urbano, a fim de identificar soluções específicas. O principal objetivo passa por fazer com que as pessoas realmente passem algum tempo na rua. Fazer com que se tornem parte do espaço, se familiarizarem com os vizinhos e estejam em sintonia com a vida da cidade. Ser ativo no quarteirão é o que constrói comunidades muito além de qualquer coisa que os edifícios reais sejam capazes de alcançar. Por exemplo, Copenhaga é das cidades mais conhecidas pelo uso da bicicleta, prática que foi implementada ainda na década de 60 e, atualmente, as zonas pedonais estão espalhadas pelo espaço urbano e convivem com os restantes meios urbanos, em consequência de trabalho traçado por Jan Gehl.

Atualmente, quando na Europa, grande parte da população vive em cidades, parece essencial a promoção de um espaço e de uma vida urbana mais sustentável. Promover a caminhabilidade, não só melhorando o sistema pedonal, mas também executando o seu planeamento com todos os outros modos de transporte para garantir uma boa articulação na mobilidade, é indispensável.

Em suma, os avanços do urbanismo, depois do confronto com os problemas do funcionalismo, a emergência e afirmação da sustentabilidade como princípio central das políticas públicas e a importância que adquire nos últimos anos a caminhabilidade,

convergem na afirmação do urbanismo tático e da crescente preocupação com o aumento do espaço e do conforto do espaço destinado ao estar e andar a pé.

3. Estratégias de intervenção no espaço público

As “cidades precisam de grandes projetos, mas também de pequenas táticas” (Romer, 2015, p. XVII). Nesse quadro, assiste-se a grandes obras, mas também a um crescimento de intervenções temporárias por todo o mundo. Seja numa praça, uma rua, num parque, através de uma pintura no chão ou mobiliário urbano, há uma clara preocupação por parte das cidades, sobretudo nas áreas mais consolidadas, em proporcionar aos habitantes e visitantes um maior conforto e segurança, bem como melhores condições de habitabilidade. Os projetos que têm surgido têm como principal pressuposto tornar as cidades mais vivas, acessíveis e inclusivas, recorrendo à readequação do espaço viário, à valorização dos espaços públicos e ao desenho direcionado para o peão (Fontes, 2018).

3.1. Contexto mundial

Cyclovias

A nível mundial, as ruas abertas, *cyclovias* ou “dias sem carro”, é uma iniciativa muito popular por todo o mundo. A prática surgiu em Bogotá, Colômbia, em 1974, e é mundialmente conhecida por ter sido pioneira. A *cyclovía* (Figura 6), caracteriza-se pelo encerramento de ruas por um determinado tempo e horário, cujo principal objetivo é encorajar as pessoas a usufruir dos vários modos de transporte, em modo suave, como o caminhar e o andar de bicicleta. O grande objetivo por trás do primeiro acontecimento em Bogotá, instituído pelo presidente do órgão municipal, foi defender o desenho urbano para o peão, ao invés do automóvel. Esta iniciativa foi-se prolongando na cidade e, após se verificarem os seus benefícios económicos, financeiros, sociais, ambientais e acima de tudo na saúde humana, veio a replicar-se em centenas de cidades em todo o mundo.

Figura 6. Exemplo de intervenção tática - *cyclovias*



Fonte: idrd.gov.co

Green Light Midtown

Anteriormente a 2009, o congestionamento causado pelo tráfego na cidade de Nova Iorque era um problema crítico. Isso era especialmente evidente em Manhattan, onde a poluição ambiental era elevada, tanto sonora como atmosférica, o que impulsionou a iniciativa *Green Light Midtown* (Figura 7), com o propósito de melhorar a mobilidade, sobretudo em termos de segurança. A intervenção consistiu na pedonalização das praças públicas de Times Square e Herald Square, incluindo também outras melhorias de segurança viária ao longo do mundialmente conhecido corredor da Broadway.

Inicialmente, a ação começou por ser temporária, com uma duração de seis meses, colocando-se mobiliário e matérias móveis, sendo criados vários eventos. A apropriação foi positiva, resultando numa aderência significativa com as pessoas a dominarem as ruas e as praças, socializando, caminhando e interagindo. Além disto, o departamento de transportes de Nova Iorque mediu os resultados e verificou uma diminuição significativa dos acidentes, a par do aumento do tráfego pedonal. O sucesso desta intervenção fez com que o projeto se tornasse permanente, servindo de abordagem modelo para toda a cidade e daí para diversas praças por todo o mundo, impulsionando o aparecimento de ciclovias e resgatando o espaço público, como por exemplo na Kent Avenue, no Madison Square e na Sands Street (Yassin, 2019).

Figura 7. Exemplo de intervenção táctica- *Green Light Midtown*: antes (esq.) e depois (esq.)



Fonte: agile-city.com

The Woonerf

A nível europeu, uma das primeiras tácticas mundialmente conhecidas, liderada por cidadãos, é o *The Woonerf* holandês (Figura 8), ou “rua de convívio”. Surgiu num momento em que os cidadãos da cidade de Delft se sentiam frustrados com a poluição, o congestionamento e os problemas de insegurança resultantes do tráfego rodoviário. Os cidadãos começaram por colocar, durante a noite, obstáculos temporários para que os carros diminuíssem a velocidade, pela necessidade de contornar os obstáculos. Esta intervenção *bottom-up* fez sobressair um novo ambiente de rua que foi bem aceite pelos residentes que saíam à rua para caminhar e brincar despreocupadamente. Como resultado do sucesso, que ganhou notoriedade, em 1976, o parlamento publicou leis que aprovaram o *The Woonerf* como um novo princípio para o desenho urbano das cidades, tendo em vista a acalmia do tráfego automóvel. Atualmente, existem réplicas desta intervenção um pouco por todo o mundo. Estamos perante um exemplo de uma táctica que evoluiu de ação espontânea para oficial.

Figura 8. Exemplo de intervenção táctica de tipo “rua de convívio”



Fonte: Imaginerlequebecautrement.org (esq.) | Pinterest (dir.)

3.2. Contexto português

Também em Portugal possível é encontrar vários exemplos de urbanismo táctico.

No Porto, o projeto Zonas Pedonais Temporárias (ZPT), inserido no “Plano de Resgate do Espaço Público do Porto”, foi apresentado no dia 29 de maio de 2020. Tem como principal finalidade “resgatar o espaço público e potenciar uma nova experiência de lazer e compras na cidade, decorrente da retoma da atividade económica, no contexto de pandemia”.

O projeto implica a pedonalização de um conjunto de 16 ruas (Figura 9) da Baixa e Centro Histórico entre as 8h de sábado e as 20h de domingo, aproximando, assim, progressivamente, o cidadão ao espaço público que, durante as últimas décadas, foi tomado pelo automóvel (Porto C. M., 2020).

Figura 9. Exemplo de intervenção tática - pedonalização



Fonte: porto.pt

Numa cidade de menor dimensão, Águeda, perto de Aveiro, surgiu em 2012 a ação designada *Umbrella Sky* (Figura 10), da autoria da empresa *Impact Plan*, inspirado no filme *Mary Poppins*. A ação está associada a um festival local de nome “AgitÁgueda” que alia a música, à arte e à performance, que teve lugar inicialmente na Rua Luís de Camões e se alargou a outras três ruas da cidade. O principal objetivo é a criação de sombra nos meses quentes do verão, conferindo, simultaneamente, um cenário colorido aos arruamentos.

No inverno, na quadra natalícia, os guarda-chuvas coloridos dão lugar a guarda-chuvas brancos iluminados, que trazem à rua a magia e as cores do Natal.

Atualmente, a empresa, constituída por 14 pessoas e que usa “marketing de guerrilha” através de táticas cujo uso principal são meios e ações incomuns, fora dos *muppies* ou *banners*, está presente em mais de 11 países, da Europa, América e Ásia.

Figura 10. Exemplo de intervenção táctica- ruas de guarda-chuvas.



Fonte: viverportugal.blog (esq.) e impactplan.pt (dir.)

No caso de Lisboa, uma das iniciativas a destacar é a das ruas com cores. A Rua Nova de Carvalho, agora mundialmente conhecida como a Rua Cor de Rosa (Figura 11), no Cais do Sodré, surgiu no âmbito de uma intervenção urbana em 2011. Antes conhecida pela rua das drogas e prostituição, a pintura marca o desejo de mudança e transformação deste arruamento de peões que está entre as 12 ruas prediletas da Europa, para o *New York Times*.

Figura 11. Exemplo de intervenção táctica- ruas coloridas.



Fonte: Pinterest (esq.), nit.pt (meio), publico.pt (dir.)

Em 2019, o executivo municipal liderado pelo agora Ministro das Finanças, iniciou o programa “A Rua É Sua”, com o objetivo de tirar o trânsito e o estacionamento

automóvel, proporcionando uma maior segurança às pessoas que se deslocam através de modos suaves bem como o aumento da disponibilização de área de esplanadas para o comércio local. Inicialmente, numa condição temporária, a Avenida da Liberdade foi fechada ao trânsito automóvel, no último domingo de cada mês, dando lugar “a atividades de lazer e desporto, *streetfood*, mercado biológico, artesanato e a possibilidade de utilização de modos ativos de transporte, como bicicletas, trotinetes e veículos elétricos” (Lisboa, 2023).

Considerando o contexto pandémico, a procura pelo espaço público impulsionou e serviu de pretexto para o aumento dos espaços pedonais. Em 2020, a partir do programa municipal supramencionado, a capital portuguesa ganhou duas novas ruas coloridas em tons de azul. A Rua dos Bacalhoeiros e a Rua Nova da Trindade, ambas na freguesia de Santa Maria Maior, que resultaram numa ação bem recebida pelos agentes económicos que a defendem como uma medida necessária para evitar o estacionamento abusivo que aí acontecia. Agora pedonais, dão lugar a esplanadas e revitalizam os pequenos negócios. Na sequência destas medidas, foi confirmado em 2020, no âmbito do programa “A Rua é Sua”, um conjunto de intervenções para cerca de 100 ruas, temporárias e permanentes, cujos objetivos passam sobretudo pelo incremento da pedonalização.

Neste mesmo ano, e no mesmo registo, também Cascais pintou um arruamento, criando a Rua Amarela que serviu como medida de desconfinamento, para ajudar a reerguer o comércio local.

Estes são apenas alguns exemplos de urbanismo tático, em geral bem recebidos, promovendo a segurança, novos locais de convívio, a recuperação de espaços negligenciados, contribuindo assim para criar cidades mais vivas e valorizadoras das pessoas.

4. Mobilidade pedonal na Cidade do Porto. Dois projetos.

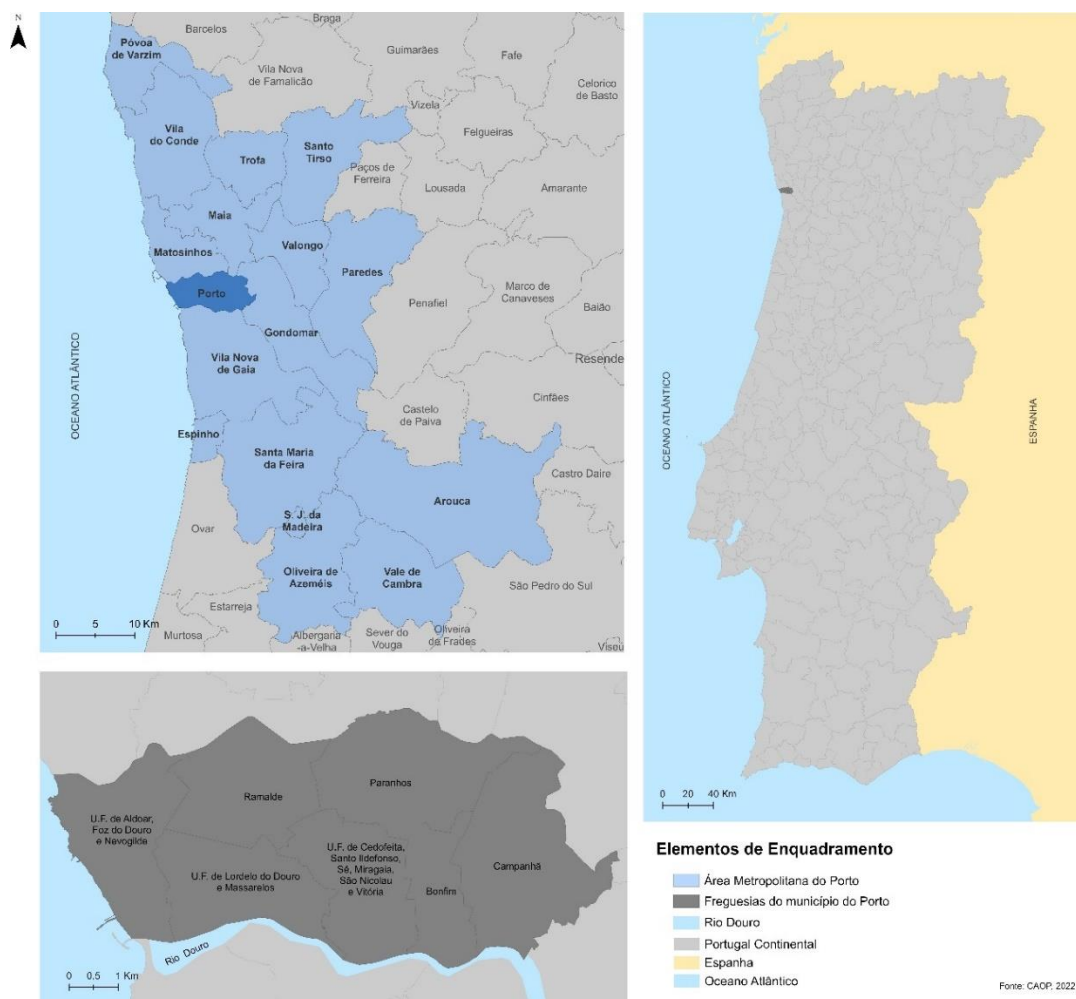
Neste capítulo serão abordados dois projetos executados na Cidade do Porto. Está desdobrado em três subcapítulos: o primeiro é de enquadramento; o segundo e terceiro tratam as *Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC)* e as *Zonas Pedonais Temporárias (ZPT)*, projetos que cruzam com os conceitos abordados nos capítulos anteriores, de urbanismo tático e caminhabilidade, promovendo espaços públicos mais seguros, sustentáveis e inclusivos. Por fim, procurar-se-á responder às questões colocadas no início desta dissertação.

4.1. Enquadramento geográfico

O Município do Porto integra a NUTS II Área Metropolitana do Porto juntamente com outros 16 municípios, nomeadamente: Arouca, Espinho, Gondomar, Maia, Matosinhos, Oliveira de Azeméis, Paredes, Póvoa de Varzim, Santa Maria da Feira, Santo Tirso, São João da Madeira, Trofa, Vale de Cambra, Valongo, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia (Figura 12).

Administrativamente, é constituído por quatro freguesias e três uniões: União das Freguesias de Aldoar, Foz do Douro e Nevogilde; Bonfim; Ramalde; Campanhã; Paranhos; União das Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória e União das Freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos (Figura 12).

Figura 12. Enquadramento geográfico do Município do Porto.



Fonte: CAOP, 2022

Nos últimos 30 anos, o concelho tem apresentado um decréscimo populacional, tendo-se registado a maior perda entre 1991 e 2001, de 40.027 habitantes (Tabela 1). Entre 1991 e 2021, o Porto registou uma quebra total de 23,4% de habitantes, passando de 302.472 para 231.800 habitantes.

No que concerne ao número de famílias, nas últimas três décadas verificou-se um ligeiro aumento (3,1%), o que se explica pela diminuição da taxa de natalidade, aumento da esperança de vida e número de pessoas a viver isoladamente. Contrariamente, o número de alojamentos para perto de metade, existindo 133.644 alojamentos (dados de 2021), contra 263.131 em 2001.

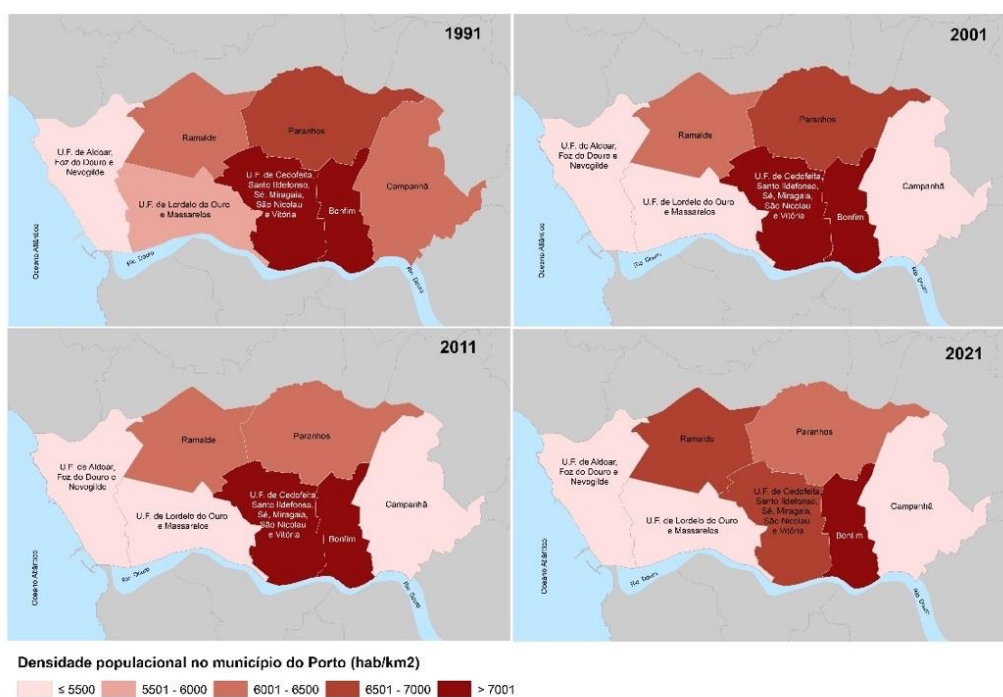
Tabela 1. Evolução da população residente no Município do Porto (1991-2021)

Município	Pop. Residente (nº)	Famílias (nº)	Alojamentos (nº)	Edifícios (nº)	Área (Km)
1991	302.472	99.325	Sem dados	Sem dados	41,52
2001	263.131	100.696	263.131	Sem dados	41,42
2011	237.591	100.826	137.891	44.324	41,42
2021	231.800	102.435	133.644	39.303	41,42
1991-2021	-23,4%	3,1%	-49,2%	11,3%	-0,2%

Fonte: INE, 2021

É notória a diferença de densidade entre o período de 1991 e 2021 (Figura 13), verificando-se uma diminuição populacional nas freguesias ribeirinhas: U.F. de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória e na U.F. de Lordelo do Ouro e Massarelos. Este decréscimo poderá justificar-se pelo envelhecimento da população, mas também pela pressão do turismo, com efeitos no custo do solo e na menor raridade da oferta habitacional.

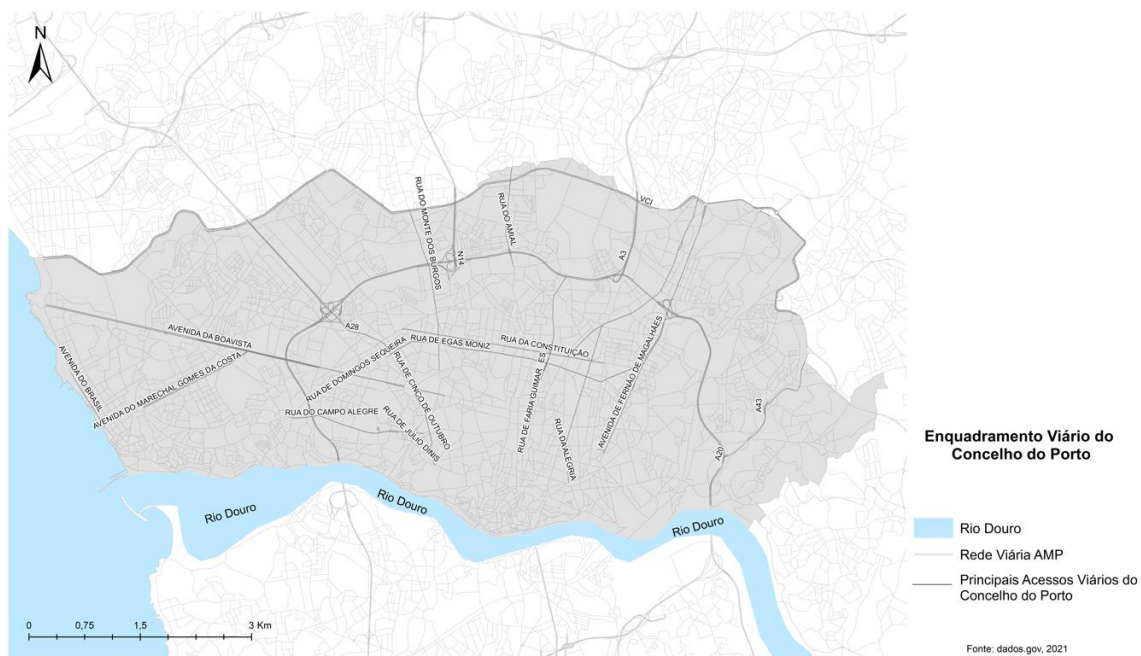
Figura 13. Densidade populacional por freguesia (1991-2021)



Fonte: INE (1991, 2001, 2011, 2021)

A rede rodoviária estruturante orienta a forma de interligação dentro da cidade e a articulação com a rede nacional, garantindo também a conexão com os concelhos envolventes. As principais saídas do concelho do Porto (Figura 14) efetuam-se, sobretudo, através das autoestradas A28 e A3, ao norte do país, e pelas A20 e A43 a este e sul. Cumulativamente, também a N14, a Rua Costa Cabral, a Avenida Fernão Magalhães, a Rua Oliveira Monteiro e a Avenida General Norton de Matos são fundamentais. No que concerne à rede complementar, esta permite a organização das acessibilidades internas de modo a proporcionar uma sequência entre a malha urbana, dotando-a de uma importância acrescida em termos de corredores de continuidade. Assim, dentro do concelho, eixos como a Marginal e a Estrada da Circunvalação, a VCI (Via de Cintura Interna), a Avenida da Boavista, a Avenida Marechal Gomes da Costa, a Rua da Constituição, a Rua do Campo Alegre e as avenidas do Brasil e Montevideu, entre outras, assumem-se como estruturantes.

Figura 14. Mapa da rede viária do concelho do Porto

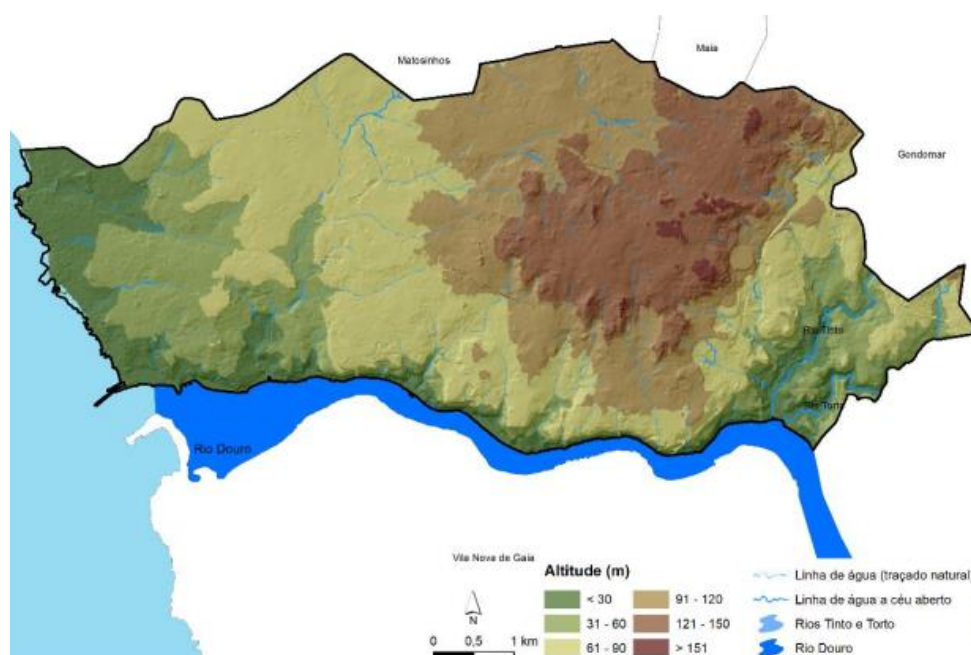


Fonte: dados.gov, 2021

Na sua geomorfologia, o território do Porto é limitado a sul pelo Rio Douro, a oeste pelo Atlântico, a norte pela bacia do Leça e a este pelo vale do Rio Torto (ainda que a norte e este os limites geomorfológicos não coincidam com os administrativos). Apresenta uma superfície predominantemente aplanada, descendo desde o alto de Campanhã (Avenida Fernão Magalhães – Estação) em direção ao mar, destacando-se as vertentes declivosas voltadas ao Rio Douro e, a este, a existência dos vales abertos dos seus afluentes, Torto e Rio Tinto (Fernandes J. A., 2020). Com uma variação altimétrica entre os 0 e os 159 metros, atingidos no Monte Aventino (Figura 15), o Porto é predominantemente caracterizado por áreas com altitude inferior a 90 metros (Porto C. M., 2018).

Tendo em conta que as deslocações realizadas através de modos suaves, pedonais ou através de bicicletas, são condicionadas pelo declive, considera-se fundamental atender a este fator aquando da projeção de medidas no âmbito da pedonalização.

Figura 15. Mapa hipsométrico do concelho do Porto

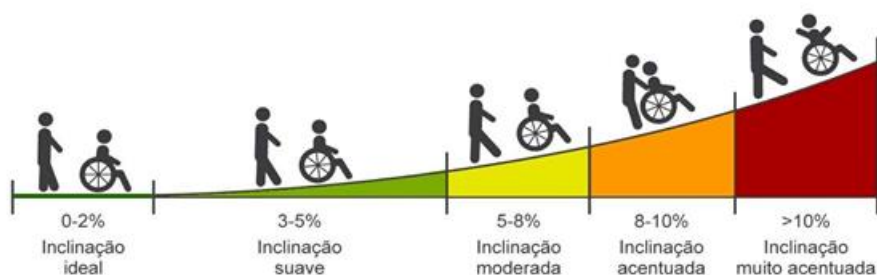


Fonte: Revisão do Plano Diretor Municipal do Porto, 2018

Assim, tendo por base o Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de agosto e através de uma ilustração presente nos planos de promoção à acessibilidade elaborados pela empresa

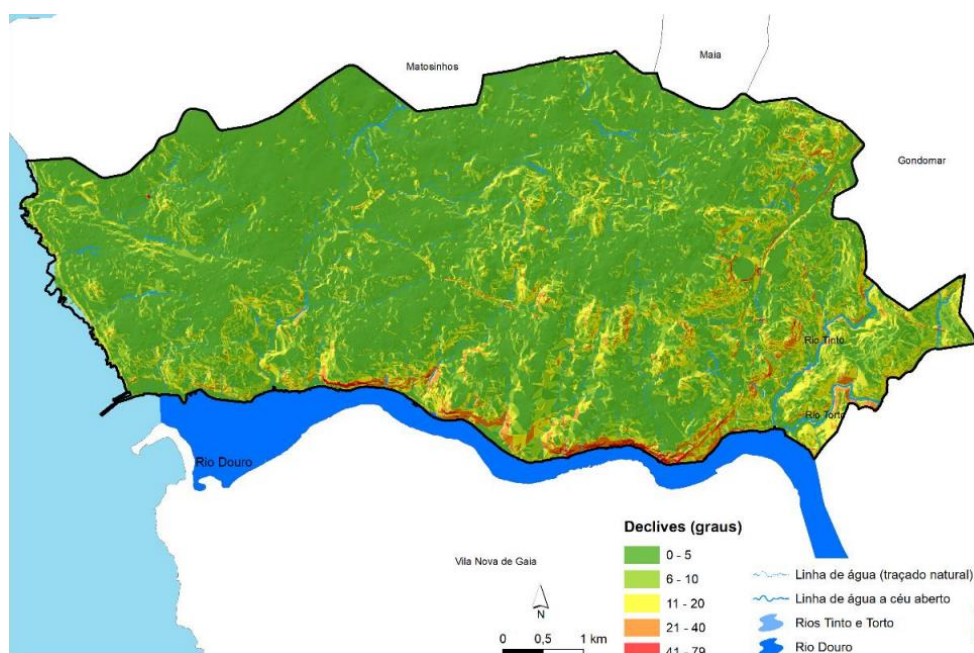
Mobilidade e Planeamento do Território, L^a (Figura 16), é possível verificar os locais com maior aptidão pedonal no Porto, a partir da mapa de declives do concelho do Porto (Figura 17), na qual se constata que os terrenos dominantes possuem um declive inferior a 5 graus, correspondendo a cerca de 65% do território, e as áreas com maior declive localizam-se sobretudo nas vertentes sobranceiras do Rio Douro (Porto C. M., 2018).

Figura 16. Classes de declive para aptidão pedonal



Fonte: Mobilidade e Planeamento do Território, L^a, 2023

Figura 17. Mapa de declives do município do Porto

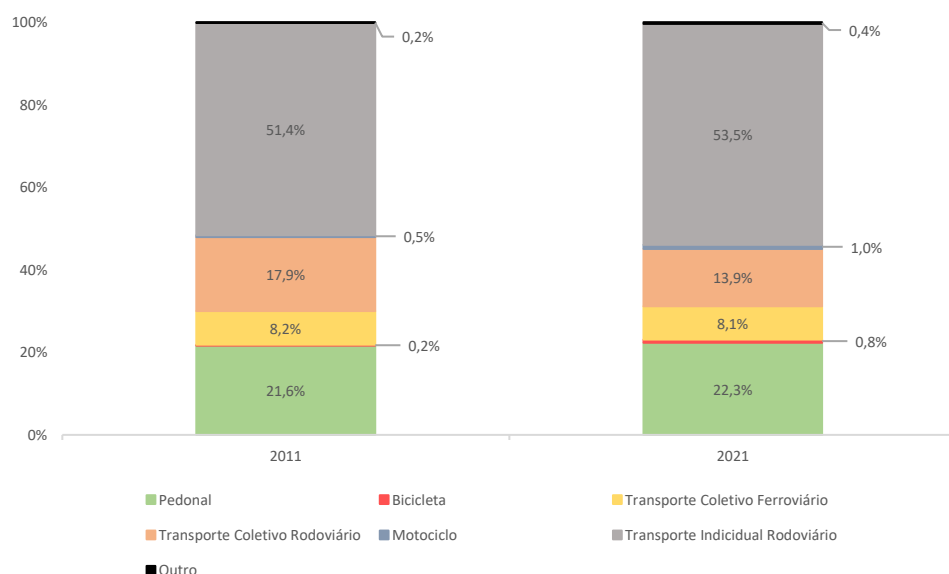


Fonte: Revisão do Plano Diretor Municipal do Porto, 2018

Se a maioria da área de estudo apresenta valores de inclinação suave, importa notar que as áreas que integram a Baixa e Centro Histórico do Porto apresentam inclinações muito acentuadas, entre 11 e 40 graus, o que é uma dificuldade para as deslocações pedonais, em especial para pessoas com mobilidade reduzida.

O Gráfico 1 mostra a evolução da repartição modal entre os anos de 2011 e 2021, verificando-se o aumento de, aproximadamente, 2% das deslocações com recurso ao automóvel. No que concerne aos transportes coletivos rodoviário e ferroviário, ambos registaram um decréscimo, passando de 17,9% e 8,2% em 2011, para 13,9 e 8,1%, respetivamente. A quota dos movimentos suaves sofreu também um aumento, tanto o pedonal como o uso da bicicleta, passando de 21,6% e 0,2% em 2011 para 22,3% e 0,8%, respetivamente.

Gráfico 1. Evolução da repartição modal das deslocações pendulares dos residentes do município do Porto, 2011 - 2021



Fonte: Recenseamentos Gerais da População e da Habitação, 2011 e 2021

Poder-se-á considerar que a diminuição da quota modal do transporte coletivo terá sido consequência do aumento da utilização do automóvel e do motociclo, eventualmente relacionado com a mudança da população para a periferia e, considerando a

complexificação cada vez maior das cadeias de deslocação coletivas, com uma maior opção pelo transporte individual. Além disto, o teletrabalho disponibilizado pelas empresas durante o período da Covid-19 e que se estende até aos dias de hoje, pode também constituir-se como um fator relevante para um menor recurso ao transporte coletivo, tendo em conta que as pessoas se deslocam ao local de trabalho um menor número de vezes traduzindo-se num menor gasto nas deslocações em transporte individual. Por fim, importa considerar que o recenseamento teve lugar no início de 2021, altura em que ainda se fazia sentir algum temor pela presença, durante muito tempo, em espaços restritos onde se era forçado a conviver com pessoas desconhecidas.

Atualmente, o planeamento urbano no Porto manifesta uma crescente preocupação com a implementação de medidas que priorizem o peão enquanto ator principal e não o veículo motorizado, colocando um maior enfoque na área central, uma vez que é onde se regista uma maior procura, resultante da forte presença de serviços, comércio e atrações turísticas, o que tem vindo a contribuir para a existência de uma forte pressão.

Nesse contexto, o município tem intervindo na infraestrutura pedonal, no sentido da conservação e manutenção de pavimentos, eliminação de barreiras arquitetónicas, reestruturação dos atravessamentos pedonais e colocação de pavimentos táteis, entre outras iniciativas.

No sentido de melhorar as condições de caminhabilidade da cidade, foram aprovadas no Regulamento do Plano Diretor Municipal do Porto medidas que visam garantir a qualidade ambiental e a promoção de um modelo de desenvolvimento urbano sustentável, com reforço da acessibilidade, da intermodalidade e da utilização dos modos de transporte suaves (Porto C. M., Plano Diretor Municipal - Regulamento, 2020).

4.2. Zonas de Acesso ao Automóvel Condicionado

Se o concelho do Porto tem vindo a registar uma diminuição da população residente, sobretudo a mais jovem, por outro lado é notório o crescimento da procura da Cidade do Porto como destino para um grande número de turistas e outros visitantes, que se

somam a trabalhadores e aquiridores diários ou esporádicos de bens e serviços que se deslocam da envolvente.

Em consequência, há uma crescente utilização do automóvel, e, inerentemente, uma maior pressão sobre as infraestruturas rodoviárias e o espaço público em geral, colocando problemas de trânsito e, segundo a classificação do índice de tráfego produzido pela *Traffic Index* da *TomTom*, designa-se como um dos lugares mais congestionados da Península Ibérica, com horas de ponta especialmente complicadas, que agravam problemas de poluição atmosférica, sonora, do solo, entre outras que, contribuem para agravamento das alterações climáticas.

Neste sentido, à semelhança das intervenções que se tem vindo a realizar em inúmeras cidades, assentes na premissa de diminuição da emissão de gases de efeito de estufa e numa maior priorização das pessoas que caminham, a Câmara Municipal do Porto aposta no decréscimo da utilização do veículo motorizado em áreas que apresentam características favoráveis à utilização pedonal, através da delimitação de áreas com restrição automóvel, designadas por Zonas de Acesso Automóvel Condicionado – ZAAC.

Segundo o Código Regulamentar do Município do Porto, uma ZAAC é um “perímetro urbano dentro do qual o acesso, a paragem e o estacionamento de veículos automóveis é limitado a determinadas categorias de utilizadores previamente autorizados e de acordo com sinalização, complementada por meios humanos e/ou outros”.

Na Cidade do Porto, as ZAAC foram implementadas no ano de 2018, com o principal objetivo de oferecer às pessoas que diariamente acedem a estas áreas, designadamente habitantes, trabalhadores e visitantes, um espaço público com um maior nível de conforto e segurança, obviando “a permanência de veículos em espaços em que se pretende que cheguem lá, e, num curto prazo, saiam” como referiu o presidente da autarquia, Rui Moreira, em 2017 (Anexo 4).

Na cidade existem, atualmente, seis zonas onde o acesso automóvel é condicionado, designadamente Cedofeita, Flores, Ribeira, Santa Catarina, Santo Ildefonso e Sé (Figura 18), integrando importantes eixos comerciais e turísticos do Centro Histórico do Porto.

Figura 18. Zonas de Acesso Automóvel Condicionado na Cidade do Porto



Legenda



Fonte: Código Regulamentar do Município do Porto, 2023

Após alguns anos, a autarquia procedeu à contratação de uma equipa técnica para efetuar uma avaliação ao modelo de funcionamento das ZAAC, com o objetivo de otimizar o usufruto destas áreas e identificar aspetos a melhorar, para uma maior eficiência, adequando-as às necessidades atuais da população. Durante o período de avaliação, foram realizados inquéritos aos residentes, comerciantes e foi solicitada a participação da população em geral na apresentação da proposta do regulamento.

Apesar de marcada por baixa participação, surgem como principais resultados a criação de uma plataforma para registo de acesso às ZAAC e sugestões que levam a um novo regulamento (Anexo 6) com alterações ao anterior Código Regulamentar do Município do Porto.

As novas alterações à regulamentação das ZAAC entraram em vigor em janeiro de 2022, incluindo a disponibilização de uma nova plataforma (Anexo 7) e de uma aplicação (Anexo 8) para efetuar o registo de acesso às presentes zonas otimizando o processo de adesão. O regulamento aplicado às ZAAC, como referido no documento, “tem por norma habilitante o Código da Estrada, a Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, a Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro e o Regime Geral das Taxas das Autarquias Locais, todas nas suas versões atualmente em vigor” e a gestão e manutenção destas é promovida pelo município, através de uma terceira entidade ou pela mesma.

O acesso às ZAAC é apenas permitido por veículos que se encontrem registados no sistema ou que possuam uma autorização legal, estando proibidos os que excedam os 3.500 kg, à exceção de veículos pesados que sejam fornecedores a granel de estabelecimentos comerciais devidamente autorizados. Adicionalmente, são definidos sete perfis de acesso, a saber: residente, comerciante, fornecedor, visitante, táxis, e, por último, pessoa singular ou coletiva, pública ou privada. No entanto, importa salientar que os veículos em emergências, como por exemplo ambulâncias, bombeiros, entre outros, ou os veículos pertencentes à autarquia, não necessitam de autorização prévia.

As seis ZAAC definidas pela CMP detêm particularidades, implicando, por isso, um tratamento diferente, apesar de se localizarem todas no centro do Porto.

Em matéria de ocupação comercial, destacam-se as ZAAC de Santa Catarina com cerca de 28.000 m² e de Cedofeita (Figura 19) com aproximadamente 11.000 m², pela elevada oferta de estabelecimentos de comércio e serviço, integrando atividades ligadas essencialmente ao setor do vestuário que se têm estabilizado nas últimas décadas, a que se somam outras, designadamente mais antigas, que proporcionam aos visitantes a possibilidade de conhecer elementos marcantes do que foi a cidade antes do *boom* do turismo.

A ZAAC de Santa Catarina num momento inicial era apenas constituída pela Rua de Santa Catarina, porém foram incluídas também a Rua de António Pedro, Travessa de São Marcos e Travessa das Almas. No que concerne à ZAAC de Cedofeita, inicialmente contemplava a Rua de Cedofeita e o limite este da Rua Miguel Bombarda, mas posteriormente foi alargada à Rua do Mirante, Travessa do Carregal e Travessa de Cedofeita.

Figura 19. ZAAC de Santa Catarina (em cima) e ZAAC de Cedofeita (em baixo)



Entre 2012 e 2014, para a Rua das Flores foi executada a Zona Pedonal das Flores, tendo-se ampliado aos troços da Rua de Trás, Rua dos Caldeireiros, Rua Estreita dos Lóios, bem como ao lado oeste do Largo dos Lóios e a Rua de Afonso Martins Alho, Rua das Flores, Rua do Ferraz, Rua da Ponte Nova, Largo de São Domingos e Rua de Sousa Viterbo.

Após a obra de requalificação da Rua das Flores, a ZAAC das Flores (Figura 20), que apresenta uma área de aproximadamente 75.000 m², possui agora uma imagem

renovada não só pelo conjunto de atividades comerciais, mas principalmente pelas condições de acessibilidade criadas.

Atualmente, este eixo encontra-se fechado à circulação automóvel, proporcionando uma maior segurança aos que nele caminham, não só pela ausência de passagem dos veículos, mas também pelo fim do estacionamento indevido. Adicionalmente, salienta-se a importância do novo pavimento, que lhe confere um caráter mais inclusivo, sobretudo para pessoas que possuem uma mobilidade reduzida. Este eixo de ligação entre a Praça de Almeida Garret e a Praça São Domingos apresenta uma nova dinâmica no setor da restauração e comércio local, sendo considerado por muitos um local de passagem obrigatória na visita à cidade.

Figura 20. ZAAC das Flores



As ZAAC que agregam maior número de população residente são a da Ribeira e da Sé (Figura 21) que apresentam uma forte atração turística. São áreas de concentração de

estabelecimentos de restauração e que possuem uma maior área, sendo que juntas totalizam cerca de 141.000 m².

Figura 21. ZAAC da Ribeira (em cima) e ZAAC da Sé (em baixo)



Por último, a ZAAC de Santo Ildefonso (Figura 22) apresenta a menor área, cerca de 5.000 m², incluindo apenas uma parte da Rua de Santo Ildefonso e a Rua de Santo André, tendo sido, à *posteriori*, alargada para a totalidade da Rua de Santo Ildefonso e Praça da Batalha. Beneficia da proximidade a importantes pontos de atratividade turística, nomeadamente a Rua Santa Catarina, a Praça dos Poveiros, a Praça da Batalha e a Ponte Luís I, apresentando uma significativa concentração de lojas, restaurantes e espaços de atividade noturna.

Figura 22. ZAAC de Santo Ildefonso



Considerando as particularidades de cada ZAAC, foram definidos horários de acesso específicos a fornecedores e visitantes, como é observável no Gráfico 2, com isenção de taxas para o período inicial de 30 minutos, cuja contagem se inicia a partir do momento de entrada nas zonas.

O acesso às ZAAC fora dos horários apresentados é permitido, porém, além da autorização necessária para tal, o acesso está sujeito ao pagamento de uma taxa prevista no Anexo 6, por frações de 15 minutos. No caso particular do acesso de veículos pesados de fornecedores a granel, estes estão isentos do pagamento de taxa na primeira e segunda fração de 15 minutos, sendo depois sujeitos ao pagamento de uma taxa progressiva. Importa ainda salientar que o veículo do fornecedor e/ou visitante apenas poderá entrar novamente na ZAAC uma hora após o último registo de saída da mesma.

A autarquia criou uma plataforma online (Anexo 7) e uma aplicação (Anexo 8) para agilizar o processo de registo para o acesso às ZAAC. No caso concreto dos veículos de residentes, comerciantes ou de pessoa singular ou coletiva, a autorização possui a validade de um ano civil, independentemente da data de registo, sendo necessário o pedido de renovação pelo requerente até 30 de novembro.

No que concerne ao acesso por parte de veículos em serviço do município, transporte público de aluguer e outros veículos autorizados pela autarquia, a autorização é concedida pelos serviços municipais. Por último, o regulamento refere ainda que, no caso particular de veículos afetos a obras, a autorização é concedida pelo período estabelecido na licença de obras, existindo a possibilidade de prolongamento.

Gráfico 2. Horário de acesso às ZAAC, para fornecedor e/ou visitante, existentes no Município do Porto



Fonte: Código Regulamentar do Município do Porto, 2022

Em matéria de permanência, horários e número de veículos registados para o acesso às ZAAC, importa sublinhar aspetos referidos nos artigos D-8/10.º, artigo D-8/11.º e artigo D-8/12.º. O primeiro diz respeito ao acesso por veículos de residente e/ou comerciantes e estipula o seguinte:

1. Liberdade horária para acesso à respetiva ZAAC;
2. Dispensa de pagamento de taxa de acesso por um período inicial de 30 minutos no caso de não possuir estacionamento próprio ou arrendado;
3. Possibilidade de apenas aceder com um veículo se não dispuser de estacionamento próprio ou arrendado;
4. Os residentes ou comerciantes que disponham de estacionamento próprio ou arrendado têm:
 - a. Liberdade de permanência, apenas se o veículo estiver devidamente estacionado;

- b. Permissão para acesso com mais do que um veículo se comprovar possuir o estacionamento proporcional na ZAAC;
- c. Possibilidade de registar mais do que um veículo se, comprovadamente, detiver estacionamento próprio ou arrendado.

O segundo artigo (D-8/11.º) estipula três normas a que devem obedecer as pessoas que acedem às ZAAC através de veículos de pessoa singular ou coletiva, pública ou privada que, à semelhança do residente e/ou comerciante, detêm liberdade horária no acesso às ZAAC e dispensa de pagamento de taxa de acesso por um período inicial de 30 minutos no caso de não possuir estacionamento próprio ou arrendado. Por último, o acesso apenas pode ser efetuado por um veículo, independentemente do número de veículos registados.

No que diz respeito ao artigo D-8/12.º, em relação ao acesso por transporte público de aluguer em veículo ligeiro de passageiros, os veículos possuem isenção de horário de pagamento de taxa de acesso nos primeiros 15 minutos contabilizados a partir do momento em que entram na ZAAC. Adicionalmente, importa ainda referir o facto de apenas ser permitida a permanência de dois veículos em simultâneo, que só pode(m) entrar novamente nas ZAAC após 30 minutos a partir do último registo de saída.

No âmbito das alterações efetuadas no atual regulamento, a velocidade máxima de circulação dos veículos motorizados foi reduzida para 10km/h, sendo que o limite anteriormente estipulado no interior das ZAAC era de 20km/h, refletindo-se assim numa melhoria da segurança do espaço público para os mais vulneráveis, sobretudo para os que se deslocam a pé.

Complementarmente, à data do levantamento de campo, verificou-se a existência de diferentes formas de acesso ao interior das ZAAC. As de Cedofeita, de Santa Catarina, das Flores e da Ribeira caracterizam-se pela existência de um modelo de acionamento automático para a restrição de acesso, através da leitura de um cartão com QRCode por um equipamento eletrónico (Figura 23 e Figura 24).

Figura 23. Equipamento de identificação de acesso à ZAAC das Flores (esq.) e à ZAAC da Ribeira (dir.)



Figura 24. Equipamento de identificação de acesso à ZAAC de Santa Catarina (esq.) e à ZAAC de Cedofeita (dir.)



No que concerne à ZAAC de Santo Ildefonso, verificou-se apenas a existência de elementos como barreiras físicas à circulação automóvel para a formalização destes eixos, designadamente, através de pilaretes (Figura 25) a oeste do arruamento e no cruzamento com a Praça dos Poveiros, sendo possível o acesso automóvel pela Rua de Santo André, o que contribui para o estacionamento e circulação de veículos ao lado de esplanadas que se encontram ao longo do eixo viário.

Figura 25. Sistema manual de controlo de acesso à ZAAC de Santo Ildefonso



Por último, a ZAAC da Sé caracteriza-se pela existência de uma diversidade de modelos para a restrição de acesso, incluindo um modelo automático que possibilita o controlo do acesso ao Terreiro da Sé e envolvente próxima que, porém, não se encontrava em funcionamento (Figura 26).

Figura 26. Equipamento de leitura na ZAAC da Sé



Noutros casos, nomeadamente na entrada da Avenida de Vímara Peres, não existe qualquer restrição de acesso (Figura 27).

Figura 27. Acesso à Avenida de Vímara Peres



4.3. Zonas Pedonais Temporárias

Nas últimas duas décadas, as cidades portuguesas, na linha do que ocorre um pouco por todo o mundo, designadamente no resto da Europa, têm sido alvo de inúmeras ações para aumento da humanização e vitalização do espaço público, em processos associados à descarbonização. A pandemia Covid 19 veio evidenciar que, apesar das medidas existentes, o espaço dedicado ao peão apresentava lacunas, desde a manutenção a deficiências em relação à acessibilidade universal, como na conectividade entre lugares, por exemplo. Assim, o período pandémico veio estimular as instituições responsáveis pelo espaço público para a experimentação de medidas favoráveis aos modos suaves, bem como consciencializar para a importância da existência de um território mais atrativo, inclusivo, sustentável, acessível e seguro.

À semelhança de Barcelona, Paris e tantas outras cidades que intervencionaram vários arruamentos com base em ações táticas durante a pandemia do coronavírus, através da instalação de *parklets*, mobiliário e pinturas no pavimento, a Câmara Municipal do Porto formalizou, em junho de 2020, a medida municipal “Zonas Pedonais Temporárias” num conjunto de ruas da Baixa e do Centro Histórico, dita como associada a um “plano de resgate do espaço público, que visa potenciar e dinamizar uma nova experiência de lazer e compra na cidade, decorrente da retoma comercial económica” (CMP, 2020).

O plano foi apresentado em maio de 2020 como um primeiro ensaio num contexto de pandemia, em que as atividades económicas procuravam retomar a normalidade. O Município do Porto destacou três níveis nos quais a medida teria um impacto positivo, designadamente: saúde e segurança; lazer e fruição; sustentabilidade ambiental (Porto C. M., 2020).

No âmbito da saúde e segurança, a medida visa potenciar a pedonalização de percursos, alavancando os modos suaves de transporte, estimulando a prática de exercício físico ou outras atividades ao ar livre, sem esquecer a necessidade de assegurar o distanciamento social necessário.

No que concerne ao lazer e fruição, o plano de resgate do espaço público pretende fazer a promoção da vivência da cidade nas mais diversas formas, propiciando uma nova experiência no lazer, usufruto do território e promoção do fazer compras.

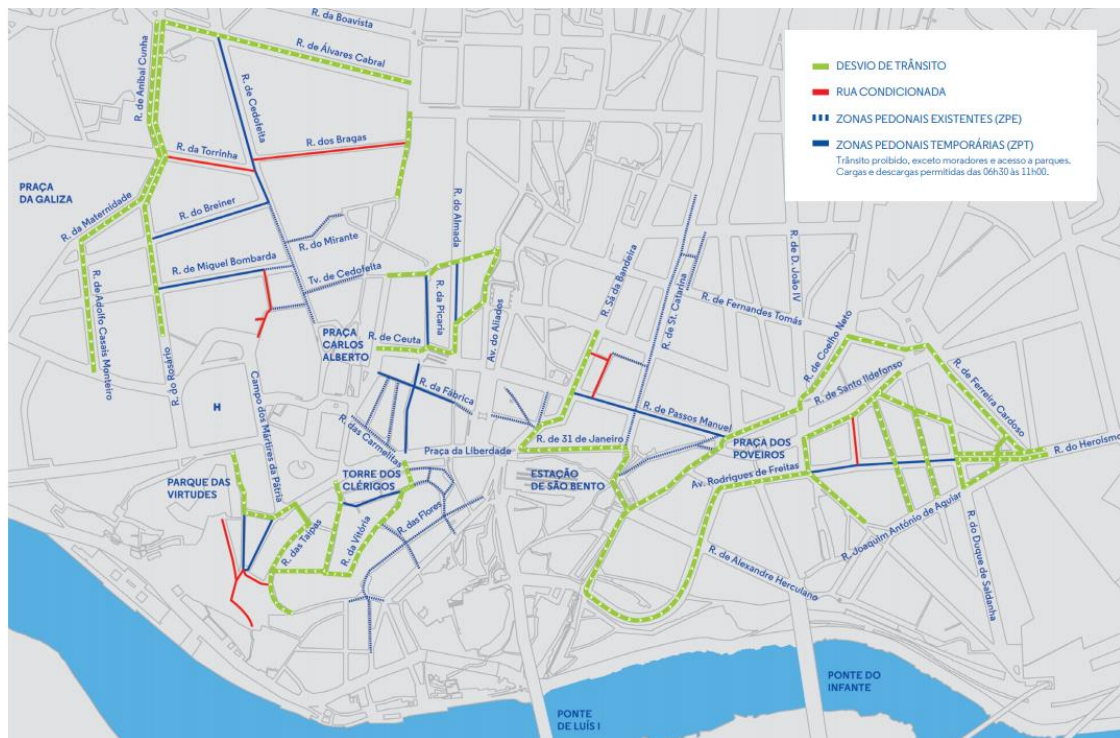
Relativamente à sustentabilidade ambiental, a criação de uma rede de percursos pedonais atrativos, seguros e inclusivos, pretende promover o uso de modos suaves de transporte, contribuindo para a diminuição do recurso ao automóvel, a prevenção dos constrangimentos que lhes estão associados e para a redução de emissões de CO₂.

Aquando da escolha dos eixos viários para as zonas pedonais temporárias, a autarquia procurou definir eixos de atividade comercial e de lazer, tendo em consideração a existência dos já consolidados e a proximidade entre estes, procurando estabelecer continuidades.

Adicionalmente, a logística foi uma questão fundamental, isto é, considerando-se que a proximidade entre as ZPT poderiam conferir uma maior agilização, sobretudo na hora de colocar e recolher todo o mobiliário urbano, uma vez que esta operação implicava um período de 2 horas para cada uma das fases.

A medida entrou em vigor a 19 de junho de 2020 e compreendeu três zonas, constituídas por 16 arruamentos da Baixa e Centro Histórico do Porto (Figura 28), com um horário de funcionamento definido entre as 8 horas da manhã de sábado e as 20 horas de domingo, designadamente a Zona 1 (Cedofeita), Zona 2 (Virtudes) e Zona 3 (Avenida de Rodrigues de Freitas).

Figura 28. Zonas Pedonais Temporárias na Baixa e Centro Histórico do Porto



Fonte: Câmara Municipal do Porto

Adicionalmente, foi introduzido mobiliário urbano temporário e amovível, com marcações no pavimento, tendo por objetivo agilizar a colocação do mobiliário urbano, sendo definidas áreas de jardim com vasos e floreiras, zonas de estacionamento para bicicletas e zonas de estar para colocação de mesas, cadeiras, bancas de venda de produtos, entre outra ocupação informal (Figura 29 e Figura 30). Em todos os casos, a disposição do mobiliário faz-se apenas num dos lados do eixo viário para que, em caso de emergência ou para os moradores, seja possível a passagem de veículos motorizados.

Figura 29. Esquema definido para colocação do mobiliário urbano



Fonte: Camara Municipal do Porto

Figura 30. Exemplo de mobiliário urbano utilizado (esq.) e esquema de colocação do mobiliário urbano (dir.)



Fonte: <https://www.porto.pt/pt/noticia/novas-zonas-pedonais-temporarias-convidam-a-desfrutar-o-espaco-publico-em-seguranca>

As ZPT constituem-se como zonas de coexistência de transporte público, acesso automóvel e parque dos residentes, ou local de cargas e descargas. No que concerne ao modelo de circulação definido nas ZPT, a velocidade máxima é de 20km/h, sendo que as operações de cargas e descargas apenas podem ser realizadas no período entre as 06h30 e as 11h00, aos sábados e domingos, dias decretados para o funcionamento das Zonas Pedonais Temporárias.

No que concerne ao quadro legal de funcionamento das ZPT, não existiu a necessidade de criação ou alteração de nenhuma lei, utilizando-se o Despacho de Condicionamento de Trânsito que deve ser emitido com um prazo mínimo de cinco dias antes do fecho dos arruamentos, avisando com antecedência os moradores para que retirem os veículos das ruas. No âmbito da vigilância, importa referir que a polícia municipal fica encarregue de garantir a segurança, nomeadamente a entrada e saída de veículos.

Além da experiência das ZPT nos dois eixos viários, a autarquia procurou também testar a animação de rua em algumas das artérias, através da empresa municipal Ágora – Cultura e Desporto do Porto, oferecendo aulas de exercício físico, jogos tradicionais, provas de bicicleta, minigolfe e teatro, entre outras atividades lúdicas para todas as idades (Figura 31). Estas iniciativas contaram com a participação de várias associações locais e convidaram moradores e visitantes a usufruírem o espaço publico durante os domingos.

Figura 31. Atividades promovidas pela empresa municipal Ágora - Cultura e Desporto do Porto nas ZPT



Fonte: Ágora - Cultura e Desporto do Porto

A fase inicial desta abordagem foi realizada durante o período de confinamento, o que foi um entrave ao seu uso. Consequentemente, 14 dos 16 arruamentos integrantes no projeto foram abandonados, devido à ausência de interesse por parte dos residentes, sendo que a ação apenas se debruçou na Rua Passos Manuel e na Avenida Rodrigues de Freitas. Não obstante, sendo feito um balanço positivo das ZPT, cujo término seria no final do mês de setembro de 2020, o município decidiu prolongar a medida até ao final do ano e, face à grande adesão às atividades de animação, as estruturas locais propuseram ideias e dinamizaram as ruas em funcionamento.

Em virtude do controlo da crise sanitária, a 17 de dezembro de 2020 a Câmara Municipal do Porto suspendeu as ZPT temporariamente, devido ao recolher obrigatório decretado para a cidade aos fins de semana a partir das 13h00. Desta forma, foram também libertados os eixos pedonais para circulação automóvel, com o objetivo de facilitar a fluidez do trânsito, uma vez que a autarquia registou o aumento de afluência ao centro da cidade nas manhãs dos fins de semana, considerando a proximidade da época natalícia. Assim, a medida foi implementada no ano seguinte somente na Rua Passos Manuel e na Avenida Rodrigues de Freitas, com a pandemia num estado mais controlado.

Por se considerar as ZPT uma ação de carácter temporário e por não ser possível manter os arruamentos condicionados por um longo período, devido à importância que determinados arruamentos representam no contexto do serviço rodoviário e de transporte público, tal não invalida o seu valor enquanto conceito, até porque pode ser aplicado noutros locais quando adequado.

No que concerne à Rua Passos Manuel, o fim desta medida deveu-se à necessidade de circulação rodoviária em virtude das obras do metro que se encontram atualmente a decorrer em diferentes pontos da cidade e por se considerar que a existência de apenas uma rua no sentido descendente prejudicava o fluxo rodoviário nesta situação.

Em 2022, o projeto voltou a ser implementado, com inúmeras atividades, mas apenas na Avenida Rodrigues de Freitas e somente aos domingos e sobretudo no verão. Através da entrevista realizada ao Arquiteto João Pestana, foi possível perceber que a adesão

neste eixo viário se deve sobretudo ao empenho não só da Câmara Municipal do Porto e pelo envolvimento da empresa municipal Ágora, mas também por cerca de 20 associações locais que se foram agregando ao projeto.

Considerando-se os resultados das entrevistas realizadas aos moradores e agentes económicos, é neste arruamento que se verifica o maior número de opiniões positivas, tendo sido enaltecido como espaço aprazível para se caminhar, mas também como um espaço onde as crianças podem brincar e usufruir das atividades desenvolvidas.

4.4. ZAAC, ZPT e mobilidade pedonal

Com diferentes alvos, as ZAAC e as ZPT colocam o peão no centro da mobilidade urbana da Cidade do Porto, visando o decréscimo da utilização do automóvel. São uma medida que tem por objetivo a diminuição da emissão de gases de efeito de estufa e a priorização das pessoas que caminham na cidade, através da implementação de restrições da utilização do veículo motorizado. Como designado no Código Regulamentar do Município do Porto, uma ZAAC é definida por um “perímetro urbano dentro do qual o acesso, a paragem e o estacionamento de veículos automóveis é limitado a determinadas categorias de utilizadores previamente autorizados e de acordo com sinalização, complementada por meios humanos e/ou outros”.

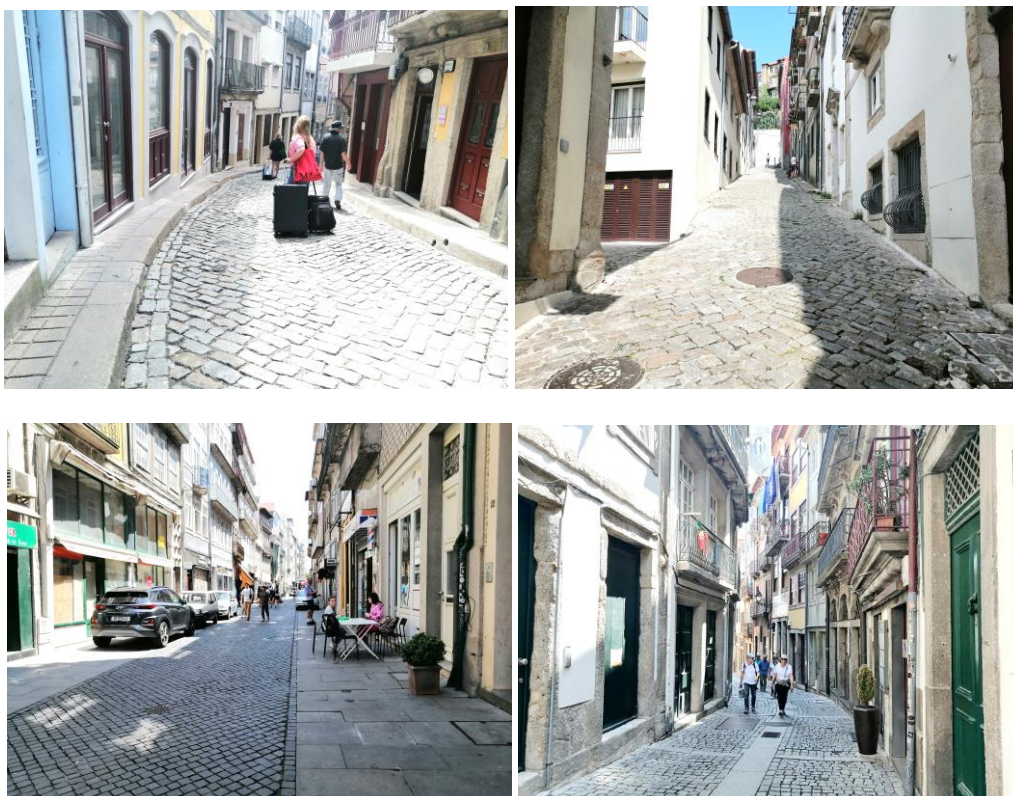
Implementado em seis áreas da Baixa e Centro Histórico, este projeto promove a restrição da circulação do automóvel apenas a residentes, comerciantes e veículos autorizados, o que implica uma significativa redução da circulação automóvel. Por consequência, ocorre um decréscimo do estacionamento indevido e desaparece uma barreira temporária, evitando que o peão circule pela faixa de rodagem, assim colocando em causa a sua segurança, ou mesmo a impossibilidade de circulação, no caso de pessoas com mobilidade reduzida ou que transitem em cadeiras de rodas.

Por outro lado, a criação destas zonas em áreas de grande concentração de comércio, serviços e atrações turísticas possibilitam, por exemplo, uma maior área de ocupação de esplanadas e bancas de venda de produtos, o que dinamiza a economia local e promove uma maior vivência na cidade. Adicionalmente, a despreocupação por parte

dos caminhantes, associada à restrição do automóvel, proporciona uma maior tranquilidade na caminhada, tornando a cidade mais agradável, inclusiva, segura e saudável. Globalmente, as ZAAC são um meio para se atingir um fim, ainda que longínquo, que é a (re)construção/(re)criação de cidades mais seguras, inclusivas e sustentáveis, contribuindo para uma maior habitabilidade.

Verifica-se, contudo, que em todas as ZAAC analisadas existem arruamentos com pavimento inacessível, passeios estreitos, delimitados por lancis altos e estacionamento indevido (Figura 32). Face a este panorama, apontam-se duas medidas fundamentais, como a colocação dos passeios à cota da rua e o recurso a pavimento acessível, para uma mobilidade pedonal acessível por todos.

Figura 32. ZAAC das Flores (em cima), ZAAC de Santo Ildefonso (em baixo à esq.) e ZAAC da Ribeira (em baixo à dir.)



No que concerne ao *feedback* por parte dos moradores, mas sobretudo dos agentes económicos, uma vez que se considera ter sido o grupo que colaborou para uma maior recolha de informação, verifica-se que na generalidade apresentam-se satisfeitos com a medida, apontando apenas como aspeto negativo a inexistência de estacionamento gratuito, o que, todavia deve ser visto como positivo, uma vez que o objetivo de medidas como as ZAAC é contribuir para a diminuição de tráfego automóvel, pelo que a existência de estacionamento pago viabiliza o sucesso desta medida (Anexo 9).

Não obstante, importa destacar que à data dos levantamentos fotográficos, notou-se a ausência de qualquer barreira física à entrada da Rua de Santo André, existindo apenas sinalética com a informação de trânsito proibido exceto cargas e descargas das 21h às 24h e das 00:00 às 11h e veículos autorizados (Figura 33). Por consequência, o estacionamento indevido e a circulação de automóvel junto a esplanadas constituem-se como os principais problemas apontados pelos agentes económicos, apontando como solução o fecho da Rua de Santo André, de acordo com o estabelecido nos documentos regulamentares da medida das ZAAC.

Figura 33. Ausência de barreiras físicas na Rua de Santo André (esq.) Sinalética existente ao tráfego automóvel (dir.)



As ZPT surgiram num momento em que era necessário implementar medidas de afastamento, para que as pessoas pudessem usufruir do espaço público, mas circular com o distanciamento imposto pela Direção Geral da Saúde (DGS) aquando da pandemia Covid-19. As ZPT foram criadas como forma de garantir o distanciamento

necessário, sem que tal implicasse obras, constituindo-se como o primeiro projeto de urbanismo tático consolidado no Porto.

A iniciativa consistiu no fecho dos arruamentos ao tráfego automóvel entre as 8h de sábado e as 20h de domingo e, durante este período, à colocação de mobiliário urbano e vegetação em vasos, com pintura no pavimento e, ainda, dinamização de atividades por parte da empresa municipal Ágora – Cultura e Desporto do Porto. À semelhança das ZAAC, também as ZPT apresentam lacunas no âmbito das acessibilidades para todos, já que integram um número considerável de arruamentos com perfil transversal exíguo, sendo este facto agravado pela utilização sistemática de materiais desconfortáveis e irregulares (Figura 34).

Figura 34. Rua do Conde de Vizela (esq.) e Rua do Almada (dir.)



Por isso, tal como é preconizado nas boas práticas de desenho urbano, o ideal seria, sempre que possível, executar passeios com as medidas mínimas regulamentadas, respeitantes aos percursos acessíveis (1,20 m de largura), promovendo o conforto e segurança do peão e, simultaneamente, permitir a proteção da saúde pública, nomeadamente a mitigação do impacto das doenças infecciosas.

Nos eixos viários que verifique ser física e estruturalmente impossível, recomenda-se a opção pela restrição da circulação automóvel, reduzindo, assim, a pressão nas áreas mais sensíveis. No caso da implementação desta opção ser de difícil execução, poderão ser colocados os pavimentos de circulação automóvel e pedonal à mesma cota, proporcionando assim uma maior segurança e conforto na caminhabilidade,

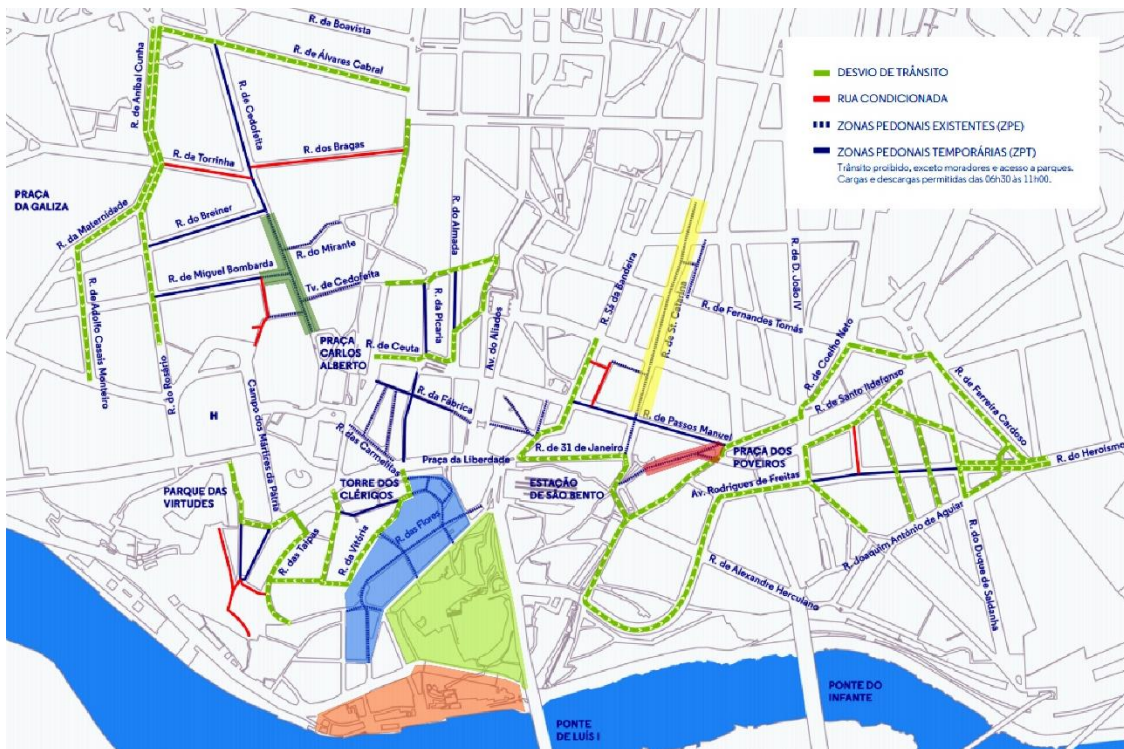
principalmente para as pessoas de mobilidade condicionada (Mobilidade e Planeamento do Território, 2020).

Outra questão importante a ser trazida para esta análise é o *feedback* por parte dos moradores e agentes económicos que possuem um papel essencial no planeamento do território quer seja através do planeamento tradicional ou tático. Em geral, verificou-se que quer o comércio quer os residentes consideraram a medida positiva, tendo sido enaltecido a questão da liberdade e segurança proporcionada às crianças que usufruíam deste espaço público aos fins de semana. Todavia, no caso concreto da Avenida Rodrigues de Freitas, o comércio que vive das pessoas que vão passando, consideraram que a medida teve impacto negativo, sobretudo no caso de supermercados, floristas, galerias de arte e lojas de ferragens, entre outros, tendo sido apontado por vários comerciantes que foi uma medida que foi bem recebida no período pandémico, porém agora não fazer sentido numa artéria de acesso ao centro da cidade.

Contrariamente às ZAAC que se encontram em funcionamento, as ZPT estão atualmente suspensas no município do Porto (Figura 35). Porém, a aposta no reforço da oferta de transporte público coletivo, visível nos projetos em curso na rede de metro e no futuro serviço de MetroBus, poderá levar à necessidade de expandir iniciativas como as ZPT para outros pontos da cidade, uma vez que todas as medidas que impliquem a redução da área dedicada à circulação automóvel permitem o aumento do espaço público dedicado ao peão.

Neste contexto, importa destacar que a organização foi eficaz e aparentemente adequada e, apesar de se tratar de iniciativas *top-down*, conseguiu a adesão de residentes e comerciantes, para o que terá contribuído um estudo prévio e ter sido dada a oportunidade de adesão através da conexão com os *stakeholders* locais, evitando assim propostas descontextualizadas. A título de exemplo note-se a Rua dos Caldeireiros, não estava prevista no projeto inicial, porém integrada a pedido dos comerciantes locais para o seu encerramento ao trânsito ao fim de semana.

Figura 35. Cruzamento das ZAAC com as ZPT no município do Porto



Fonte: Câmara Municipal do Porto, 2023

Por último, importa salientar a importância de medidas de qualificação da circulação a pé, como a colocação de lugares de estada, seja bancos com costas que garantam conforto, seja sombreamento, através de árvores ou outras soluções. Com o aumento das ondas de calor, a existência de elementos que promovam a sombra nas cidades tornam-se imprescindíveis, trazendo inúmeros benefícios para o conforto dos que nela caminham, promovendo também maior habitabilidade, nomeadamente através da melhoria da qualidade do ar e do conforto climático, já que ajudam a arrefecer a cidade nos dias quentes e a reduzir a poluição sonora, além de trazerem benefícios para a saúde física e mental.

Considerações Finais

A presente investigação partiu de uma reflexão em torno dos conceitos de “urbanismo tático” e “caminhabilidade” com o intuito de entender os seus significados, a forma como se relacionam e perceber como da sua conjugação podem resultar impactos positivos para a Cidade do Porto, em especial a sua área central.

A análise aos casos de estudo *Zonas de Acesso ao Automóvel Condicionado* e *Zonas Pedonais Temporárias* permitiram perceber que foram importantes medidas na alteração gradual do atual paradigma da mobilidade urbana Cidade do Porto, em detrimento da utilização excessiva do automóvel.

Esta intervenção enquadra-se num espírito geral. O estudo *Foot Traffic Ahead: Ranking Walkable Urbanism in America's Largest Metros 2023* da *Smart Growth America* e da *Places Platform* (CNUJournal, 2023), sobre os centros urbanos caminháveis nos Estados Unidos da América, por exemplo, demonstra que bairros caminháveis têm uma forte relação com o PIB do país. Este é o quinto relatório deste tipo e o primeiro desde a Covid-19 e afirma que os bairros caminháveis representam apenas 1,2% do território metropolitano e 0,07% da área total dos EUA; porém, geram cerca de 20% do PIB do país.

O UT, associado a ações de pedonização, permite evitar intervenções urbanas com longo período de execução e elevados custos. Assim, através de soluções temporárias e de baixo custo, em espaços de pequena dimensão, visando a apropriação por parte dos residentes e comerciantes, ou outros utilizadores, permite perceber se as ações terão ou não sucesso tornando-as permanentes ou reversíveis.

O contexto recente é também marcado pela Covid-19, que transformou a vida das pessoas e, por consequência, a forma como vivemos e nos relacionamentos, podendo-se constatar que os seus efeitos não se resumem somente aos efeitos provocados pelo contágio do vírus, mas sobretudo a uma maior consciencialização e diálogo sobre novas formas de “redesenhar” as cidades, quer seja através de medidas como o urbanismo tático ou outras formas de planeamento como a Cidade 15 Minutos de Carlos Moreno

que se centra no planeamento da vida urbana, ao invés do planeamento da cidade, conciliando as exigências energéticas para cidades mais sustentáveis e resilientes.

Assumindo-se que as deslocações a pé constituem o elemento fundamental da cadeia de mobilidade e nas atividades diárias da população, uma vez que no final, “independentemente do transporte utilizado numa parte do percurso, todos somos peões assim que saídos do automóvel ou autocarro”(Fernandes J. , 1989), a pandemia da Covid-19 evidenciou a necessidade urgente de agir nas cidades, planeando-as com o foco nas pessoas, devolvendo o espaço que foi sendo “roubado” pelo automóvel, através da valorização e humanização do espaço público, promovendo a descarbonização através de novas políticas na mobilidade objetivadas pela melhoria da qualidade de vida.

Como um dos pontos nevrálgicos do município do Porto, onde se desenrolam diversas funções e vivências urbanas, o seu centro (Centro Histórico e Baixa), afigura-se uma área âncora para a promoção da mobilidade pedonal e a humanização do espaço público. O perfil exíguo patente em grande parte dos arruamentos tornam complexa a implementação de canais de circulação pedonal com dimensionamentos ajustados à beneficiação da Acessibilidade Universal, o que é agravado pela utilização sistemática de materiais desconfortáveis e irregulares.

Neste sentido, o município do Porto, à semelhança de várias cidades europeias, tem implementado medidas que visam a alteração do sistema de mobilidade, nomeadamente através de ações táticas, via ZPT ou ZAAC, que têm assumido um papel importante na valorização dos espaços urbanos, através da restrição de circulação automóvel em vários eixos viários. Com especificidades de funcionamento distintas, mas sempre com o foco de priorizar o peão através da restrição de circulação automóvel, ambas as intervenções analisadas privilegiam os modos sustentáveis de deslocação, seja o andar a pé, seja a utilização da bicicleta ou o recurso aos transportes públicos. O balanço atribuído a ambas as intervenções é positivo, ainda que as ZPT se encontrem suspensas durante o período de obras a decorrer na cidade.

O carácter experimental possibilita que sejam testadas ações antes de compromissos políticos e investimentos financeiros consideráveis, evitando possíveis atritos com a população e, simultaneamente, providenciar novas experiências de mobilidade e de fruição de espaço público que potenciem a necessidade de os adotar de forma definitiva. Complementarmente, medidas rápidas e de baixo custo vão de encontro ao tempo político atual.

Ferguson (2014) defende que, quando o poder público se apercebe do impacto positivo das ações táticas, tende a incorporar e financiar formas de urbanismo *bottom-up*, promovendo o uso temporário, improvisado ou criativo de espaços urbanos subutilizados. De facto, a investigação aponta para a importância da ação tática, articulando as propostas *bottom-up* com políticas *top-down*, na transformação dos espaços públicos urbanos.

Cumprindo os objetivos propostos, responde-se às questões apresentadas neste trabalho. Conclui-se que o urbanismo tático é uma forma de planeamento capaz de preencher as lacunas que o planeamento tradicional apresenta atualmente, nomeadamente pelo seu carácter burocrático e lento, além de favorecer a relação das pessoas com os lugares.

Neste sentido, através das estratégias de intervenção no espaço público e respondendo à terceira e quarta questões colocadas no início da presente dissertação, apesar da pandemia ter terminado, os efeitos da Covid-19 na forma como vivenciamos o espaço público são notórios, designadamente pelo interesse na concretização de medidas de pedonalização. No caso concreto da Cidade do Porto, isso é visível na recente abertura da Rua Alexandre Braga só para peões, na aprovação do Plano de Pedonalização do Centro Histórico do Porto e na criação da Rede 20. Esta, apesar de não transformar os eixos em áreas pedonais, implica que, em muitos casos, a velocidade máxima de circulação automóvel se cinja a 20km/h, priorizando o peão e os modos suaves, num conceito de partilha de espaço público, assim promovendo o resgate do espaço público para os peões, retirando vantagem ao automóvel e diminuindo a área utilizada por este.

Em resposta à última questão, que se prende com a importância da participação dos *stakeholders* e da população residente na promoção de um espaço público mais adequado, a execução das entrevistas realizadas aos agentes económicos e residentes assim como ao Arquiteto João Pestana (CMP), aliado ao tratamento da informação recolhida para a contextualização teórica, mostram que qualquer tipo de planeamento urbano que envolva os cidadãos durante o processo possui efetivamente uma maior probabilidade de conseguir uma apropriação favorável, uma vez que tornam a transformação dos lugares mais direcionados às suas necessidades e expectativas, o que além do mais promove um maior sentido de pertença.

Conclui-se, portanto, que da articulação entre o urbanismo tático e o planeamento convencional – o Plano Diretor Municipal, designadamente – pode resultar uma melhoria das condições de mobilidade urbana das cidades, sobretudo pedonal, que se considera um dos fatores de bem-estar mais importantes. As ZAAC e ZPT, no Porto, apresentam-se como um modelo interessante no planeamento urbano, com problemas a solucionar – como a melhoria da articulação entre os espaços que constituem as ZAAC e as ZPT com as áreas pedonais pré-existentes, mas com um impacto globalmente positivo na promoção da mobilidade pedonal. Espera-se, portanto, que a cidade prossiga a estratégia, reponha espaços pedonais quando finalizadas as obras a decorrer um pouco por todo o concelho e favoreça uma melhor coesão da rede de espaços pedonais, evitando a perceção de descontinuidade e incoerência dos percursos.

Referências Bibliográficas

Almeida, A. M. **Urbanismo Tático: da experiência do fazer a um urbanismo afetivo.**, Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2016, 178 p. Dissertação de mestrado.

Andrade, V., & Cunha, C., **Cidades para Pedestres**, Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017. ISBN:978856631718.

Araújo, M. S. L. B. **O mercado como gerador de urbanidade: casos de estudo na cidade do Porto**. Coimbra: Universidade de Coimbra, Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia. 2021, 331 p. Dissertação de Mestrado.

ARUP - **Cities Alive: Towards a walking world**. Londres: ARUP, 2016, consultado em fevereiro 2023,

<https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-towards-a-walking-world>

Benner, Neil - **Seria o "urbanismo tático" uma alternativa ao urbanismo neoliberal?**.

Nº27 (2016), p. 8-18, Dez. 2016 [Consult. Março 2023]. Disponível em

[https://www.academia.edu/38204669/Neil Brenner Seria o urbanismo tático uma alternativa ao urbanismo neoliberal e Metropolis Revista e lectrônica de estudos urbanos e regionais 27 7 2016 6 18](https://www.academia.edu/38204669/Neil_Brenner_Seria_o_urbanismo_t%C3%A1tico_uma_alternativa_ao_urbanismo_neoliberal_e_Metropolis_Revista_e_lectr%C3%B4nica_de_estudos_urbanos_e_regionais_27_7_2016_6_18)

Benner, S. M. **Tactical Urbanism: From Civil Disobedience to Civic Improvement**.

Austin: Universidade do Texas, 2013, 72 p. Dissertação de Mestrado.

Bradshaw, C. **Creating -- And Using -- A Rating System For Neighborhood Walkability Towards An Agenda For "Local Heroes"** 14th International Pedestrian

Conference. [Consult. Março 2023]. Disponível em https://www.cooperative-individualism.org/bradshaw-chris_creating-and-using-a-rating-system-for-neighborhood-walkability-1993.htm

CNUJournal, C. f. **Walkable places gain market share, economic impact**. 2023.

[Consult. Fev. 2023] Disponível em

<https://www.cnu.org/publicsquare/2023/02/02/demise-walkable-places-greatly-exaggerated>

- Coelho, H. E. **Cidades para pessoas: urbanismo tático como instrumento de moderação de tráfego para a requalificação de ruas**. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2017, 179 p. Dissertação de Mestrado.
- Fernandes, José Alberto Rio. **Circulação, Peões e «Baixa» O Caso do Porto**. 33-43 p. 1989 [Consult. Julho 2023].
- Fernandes, J. A. R. **Dicionário da Geografia Aplicada**. Porto Editora, 2016. 568 p. ISBN: 978-972-0-05285-8.
- Fernandes, J. A. R. **Geografia do Porto**. 1ª ed. Book Cover Editora, 2020. 263 p. ISBN: 978-989-8898-51-7.
- Ferreira, A. F. **Índices de caminhabilidade urbana**. Lisboa: Politécnico de Lisboa, 2017, 104 p. Dissertação de Mestrado.
- Fontes, Adriana. Urbanismo tático para requalificação gradual do espaço público metropolitano: O caso do Park(ing) Day no Rio de Janeiro. **Arquitetura Revista**, vol. 14, 91-104 p. 2018 [Consult. Julho 2023] Disponível em <https://revistas.unisinos.br/index.php/arquitetura/article/view/arg.2018.141.09>
- Freire, A. F. R. **Reabilitação urbana no centro histórico do Porto**. Lisboa: Universidade Lusíada de Lisboa, Faculdade de Arquitetura e Artes. 2016, 138 p. Dissertação de Mestrado.
- Gehl, J. **Cidade para Pessoas**. Island Press Editor, 2010. 288p. ISBN: 9781597265737.
- Ghidini, Roberto. A caminhabilidade: medida urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos ANTP**, 21-33 p, 2011. [Consult. Fevereiro 2023]. Disponível em chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/CF0ED9C9-0025-4F55-8F7C-EDCB933E19C4.pdf

Guedes, L. G. F. O Porto e os seus Planos: Análise comparativa do território nos Planos Diretores do Porto e concelhos limítrofes. Porto: Universidade Fernando Pessoa, Faculdade de Ciências e Tecnologia. 2015, 237 p. Dissertação de Mestrado.

Hall, P. **Cities of Tomorrow: An Intellectual History Of Urban Planning And Design In The Twentieth Century**. John Wiley and Sons Ltd Editor. 2014. 640 p. ISBN: 9781118456477

Harvey, David. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, Nº 29, 73-89 p. 2012. [Consultado em Abril 2023]. Disponível em chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/272071/mod_resource/content/1/david-harvey%20direito%20a%20cidade%20.pdf

Howell, Nicholas, V. Tu, Jack, Moineddin, Rahim, Chen, Hong, Chuc, Anna, Hystad, Perry, & Booth, Guillian. The probability of diabetes and hypertension by levels of neighborhood walkability and traffic-related air pollution across 15 municipalities in Southern Ontario, Canada: A dataset derived from 2,496,458 community dwelling-adults. **Science Direct: Elsevier – Data in Brief** 1-7 p. 2019. [Consult. Março 2023] Disponível em <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352340919307942>

Isidoro, C. **Urbanismo tático: desafios ao planeamento do território**. Aveiro: Universidade de Aveiro, 2017, 127 p. Dissertação de Mestrado.

Jacobs, J. **Morte e vida das grandes cidades**. Editora Fontes Martins, 2001. 528 p. ISBN: 9788578271732.

Lerner, J. **Acupuntura urbana**. Editora Record, 2011. 140 p. ISBN: 9788501068514

Lisboa, C. M. **A Rua é sua**. Lisboa, 2023. [Consult. Maio 2023] Disponível em <https://www.lisboa.pt/a-rua-e-sua>

Lydon, M., & Garcia, A. **Tactical Urbanism 2**. Nova Iorque: The Street Plans Collaborative, 2012.

Lydon, M., & Garcia, A. **Tactical Urbanism: Short Term Action, Long Term Change**. Nova Iorque: The Street Plans Collaborative, 2012.

Território, M. P. **Estudo de Caraterização, Diagnóstico, e Definição de Estratégia de Intervenção para a Pedonalização na Zona Histórica do Porto, Fase I.** Porto, 2020.

Monteiro, L. B. F. **Urbanismo Tático e o Planeamento Urbano: ações e reações no contexto da cidade contemporânea.** Porto: Universidade do Porto, Faculdade De Arquitetura Do Porto. 2019, 101 p. Dissertação de Mestrado.

Moreno, C. A cidade de 15 minutos. **TED TALKS.** 2020 [Consultado em Maio de 2023] Disponível em https://www.ted.com/speakers/carlos_moreno

Mota, D. A. **Análise histórica de uma zona urbana: Caraterização do Parque das Camélias e sua envolvente.** Porto: Universidade Lusófona do Porto, Faculdade de Comunicação, Arquitetura, Artes e Tecnologias de Informação. 2015, 54 p. Dissertação de Mestrado.

Mota, J. C. **Planeamento do território: metodologias, actores e participação.** Aveiro: Universidade de Aveiro, 2013, 688 p. Dissertação de Doutoramento.

Nello-Deakin, Samuel. Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona. **Science Direct: Elsevier – Case Studies on Transport Policy** 1-13 p. 2022. [Concult. Março 2023], Disponível em <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213624X22002085>

Paiva, A. S. S. **As barreiras urbanas no tecido da cidade: o processo de crescimento do Porto.** Porto: Universidade Fernando Pessoa. 2015, 127 p. Dissertação de Mestrado.

Pfeifer, L. **The Planner's Guide to Tactical Urbanism.** Canada: Universidade McGill 2013.

Porto, C. M. **Como vai o Município resgatar o espaço público: mais áreas pedonais e ciclovias, aposta nos modos suaves e o regresso das feiras e mercados.** Porto, 2020. [Consult. Maio 2022] Disponível em <https://www.porto.pt/pt/noticia/como-vai-o-municipio-resgatar-o-espaco-publico-mais-areas-pedonais-e-ciclovias-aposta-nos-modos-suaves-e-o-regresso-das-feiras-e-mercados>.

- Porto, C. M. **Revisão do Plano Diretor Municipal do Porto: Suporte Biofísico e Ambiente**. Porto: Câmara Municipal do Porto, 2018.
- Porto, C. M. **Plano Diretor Municipal - Regulamento**. Porto: Câmara Municipal do Porto, 2020
- Rumis, M. **O Novo Urbanismo: Prado Bairro-Cidade**. Brasil: Casa e Mercado, 2017 [Consult. Jan. 2023] Disponível em <https://casaemercado.com.br/novo-urbanismo-prado-bairro-cidade/>.
- Sansão, Adriana., & Barata, Aline. **Urbanismo Tático e Sustentabilidade: Experiências táticas no fomento ao transporte ativo**. 1999-2008 p. 2017 [Consult. Fever. 2023] Disponível em https://www.researchgate.net/publication/331715948_URBANISMO_TATICO_E_SUSTENTABILIDADE_EXPERIENCIAS_TATICAS_NO_FOMENTO_AO_TRANSPORTE_ATIVO
- Scalcon, B. P. **Atratividade urbana e mobilidade pedonal: o caso de Parma**. Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. 2019, 134 p. Dissertação de Mestrado.
- Shamsuddin, Shuhana, Hassan, Nur., & Ilani, Siti. Walkable Environment in Increasing the Liveability of a City. **Science Direct, Elsevier: Procedia - Ciências Sociais e Comportamentais**, 167-178 p. 2012 [Consult. Nov. 2022] Disponível em <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042812031631>
- Silva, J. M. F. **Mobilidade Suave como Ferramenta de Reestruturação Urbana: O Caso SATU Oeiras**. Lisboa: Instituto Universitário de Lisboa, Departamento de Arquitetura e Urbanismo. 2020, 296 p. Dissertação de Mestrado.
- Speck, J. **Cidade Caminhável**. Editora Perspectiva, 2016. 272 p. ISBN: 9788527310888
- ONU – Organização das Nações Unidas. 2019 [Consult. Dez. 2022] Disponível em <https://news.un.org/pt/story/2019/02/1660701>
- Urbanism, N. **Principles of Urbanism**, [Consult. Jan. 2023] Disponível em <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>

Verheij, Gerbert. **Notas para uma visão crítica da participação**. 2016 [Consult. Jan. 2023] Disponível em <https://plataformapis.wordpress.com/2016/07/02/notas-para-uma-visao-critica-da-participacao/>

Yassin, Hend. Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism.

Science Direct: Elsevier – Alexandria Engineering Journal, 251-259 p. 2019 [Consul. Fev. 2022] Disponível em

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1110016819300110>

Sites consultados

https://www.youtube.com/watch?v=c1ZnDFH_lmM&ab_channel=CircuitoUrbano

<https://www.agoraporto.pt/noticias/desporto-e-animacao-chegam-a-mais-zonas-pedonais-este-domingo>

<https://www.porto.pt/pt/noticia/centro-do-porto-passa-a-ter-zonas-pedonais-temporarias-aos-fins-de-semana-a-partir-deste-sabado-dia-20>

https://cms.porto.pt/documents/a0103980f32a-Zonas_pedonais_tempor%C3%A1rias.pdf

<https://www.abrainc.org.br/sustentabilidade-e-urbanismo/2023/03/20/o-trafego-evaporou-em-barcelona>

<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/content/the-new-green-hubs-and-squares>

<https://www.esteyco.com/infraestructuras/los-ejes-y-corredores-verdes-de-barcelona-los-casos-de-carrer-pi-i-margall-y-de-carrer-girona/>

<https://www.porto.pt/pt/noticia/em-alexandre-braga-ja-se-caminha-rumo-a-uma-cidade-sustentavelmente-diferente>

<https://www.porto.pt/pt/noticia/animacao-ocupa-a-avenida-de-rodrigues-de-freitas-que-volta-a-privilegiar-a-circulacao-pedonal>

<https://www.jn.pt/local/noticias/porto/porto/no-fim-das-obras-do-metro-tambem-as-ruas-do-porto-terao-mudado-15707652.html>

<https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/?country=AT%2CBE%2CBG%2CCZ%2CDK%2CEE%2CFI%2CFR%2CDE%2CGR%2CHU%2CIS%2CIE%2CIT%2CLV%2CLT%2CLU%2CNL%2CNO%2CPL%2CPT%2CRO%2CSK%2CSI%2CES%2CSE%2CCH%2CTR%2CUK>

<https://www.dn.pt/local/expansao-da-rede-de-metro-do-porto-condiciona-transito-pelo-menos-durante-ano-e-meio-14295877.html>

<https://www.porto.pt/pt/noticia/novas-zonas-pedonais-temporarias-convidam-a-desfrutar-o-espaco-publico-em-seguranca>

<https://www.dn.pt/mundo/miguel-anxo-lores-pusemos-as-pessoas-em-primeiro-lugar-e-o-carro-privado-em-ultimo-12455506.html>

<https://www.jn.pt/nacional/especial/pontevedra-paraíso-galego-da-mobilidade-10080311.html/>

<https://pt.euronews.com/next/2022/09/16/ha-mais-de-dez-anos-que-nao-ha-mortos-na-estrada-em-pontevedra>

<https://summitmobilidade.estadao.com.br/ir-e-vir-no-mundo/conheca-pontevedra-cidade-que-baniu-carros-do-centro/>

<https://www.porto.pt/pt/noticia/criada-rede-20-para-tornar-o-espaco-publico-disponivel-para-todos>

<https://noticias.up.pt/serao-as-cidades-pos-covid-19-mais-verdes-e-amigas-dos-peoes/>

<https://ffms.pt/sites/default/files/2022-08/um-novo-normal-impactos-e-licoes-de-dois-anos-de-pandemia-em-portugal.pdf>

<https://arquitecturaportuguesa.com/historia-das-cidades-portuguesas/>

https://www.ted.com/talks/carlos_moreno_the_15_minute_city

Anexos

Anexo 1. Dez princípios fundamentais, segundo o CNU, para o alcance do desenvolvimento urbano sustentável.

Fonte: <https://www.trabalhosfeitos.com/ensaios/Urbanismo/69132364.html>, acessado a 15 de janeiro de 2023.

Anexo 1.

1. Walkability (caminhabilidade)	Simplificar caminhos, criar vias rápidas para os peões para que estes não precisem de estar dependentes de outros tipos de transportes, evitar obstáculos como escadas.
2. Conetividade	Interação das cidades/bairros com o restante da cidade, com transporte público e/ou outras alternativas.
3. Uso do solo diversificado e misto	Para um melhor aproveitamento de espaços, nada é isolado. Morar, trabalhar, consumir e recrear dividem uma mesma zona, o que facilita o primeiro princípio, de atender a necessidade de os usuários não terem de efetuar grandes deslocamentos.
4. Habitação mista	Diversificar as moradias facilita a interação no dia a dia de pessoas de diferentes classes sociais, idades e raças, permitindo a criação de vínculos pessoais, fundamentais ao crescimento do bairro.

5. Arquitetura e design urbano de qualidade	Projetos bem desenvolvidos, que prevejam se a estrutura estará compatível com a região após alguns anos.
6. Estrutura de vizinhança tradicional	Estruturar os bairros com quarteirões tradicionais, projetos de vizinhança para peões, com diferentes tipos de funções desde a habitação ao trabalho, desenvolvidos de forma equilibrada para ser tornarem bairros autônomos.
7. Aumento da densidade	Mais pessoas num espaço com menor projeção, tendo em conta a grande procura por habitações e espaço escasso nos dias atuais.
8. Transporte verde	Tipos de transporte que não interfira diretamente no trânsito, como bicicletas, trotinetes, caminhar.
9. Sustentabilidade	Princípios sustentáveis, nomeadamente, a reutilização de águas pluviais, de resíduos, iluminação solar, entre outros.
10. Qualidade de vida	Visar sempre bem-estar social da população.

Anexo 2. Exemplos de metodologias desenvolvidas para o estudo da caminhabilidade.

Fonte: Índices de caminhabilidade urbana. Dissertação de Mestrado de André Filipe Moraes Ferreira.

Anexo 2

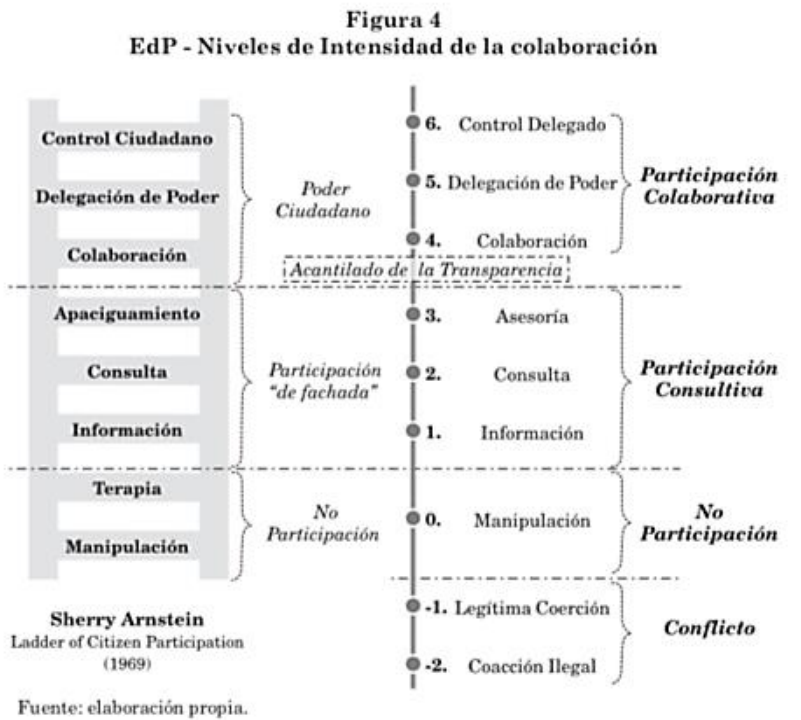
Walkscore	Mede a caminhabilidade numa escala de 0 a 100 baseando-se em rotas de passeio para destinos como mercearias, escolas, parques, restaurantes e lojas.
Walkshed	Usa uma metodologia avançada para calcular e traçar a caminhabilidade, usando um mecanismo de cálculo baseado em árvores de decisão é capaz e contabilizar dinamicamente as preferências de cada pessoa, dando pesos relativos a cada fator antes de combinar os dados.
Walkonomics	Mede a caminhabilidade combinando fatores de categorias, tais como, segurança da estrada, facilidade de atravessamento, pavimentos/passeios, inclinação da rua, orientação do peão, sensação de segurança, beleza da rua e atratividade da rua.
SPACES: Systematic Pedestrian and Cycling Environmental Scan	Define os parâmetros para se obter ambiente apelativo para os peões e para os ciclistas com análise de casos de

	estudo. Analisa o espaço dedicado aos peões e aos ciclistas, de seguida analisa o espaço dedicado à circulação automóvel e por fim uma análise global.
PEDS: Pedestrian Environment Data Scan	Mede características ambientais que influenciam a caminhada em ambientes variados nos EUA. O instrumento de auditoria foi concebido para abordar especificamente as preocupações dos peões, bem como para minimizar o custo e o tempo de implementação.

Anexo 3. “Escada de Participação” de Pietro-Martín e Ramírez-Alujas, com base na “Escada de Participação de Arnstein.

Fonte: <https://plataformapis.wordpress.com/2016/07/02/notas-para-uma-visao-critica-da-participacao/>, acedido em 10 de março de 2023.

Anexo 3



Anexo 4. Excerto de notícia do Jornal Público

Fonte: <https://www.publico.pt/2017/09/15/local/noticia/camara-do-porto-quer-cobrar-75-euros-por-15-minutos-de-estacionamento-em-zonas-de-acesso-condicionado-1785528>, acedido em 24 de abril de 2023.

Anexo 4

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

Taxa de 7,5 euros procura impedir permanência nas zonas de acesso condicionado do Porto

Presidente da Câmara do Porto garante que o ideal será obter uma "receita zero" com as novas regras que vão para discussão pública

Patrícia Carvalho

19 de Setembro de 2017, 19:00

Receber alertas



A Rua de Santa Catarina é uma das que tem acesso condicionado PAULO PIMENTA

O presidente da Câmara do Porto, Rui Moreira, afirmou, esta terça-feira, que as novas regras de controlo nas zonas de acesso automóvel condicionado (ZAAC) procuram “obviar à permanência de veículos em espaços em que se pretende que cheguem lá e, num prazo curto, saiam”. O autarca falava na última reunião do executivo deste mandato, em que foi aprovada, com a abstenção da CDU e da vereadora do PSD Andreia Júnior, a abertura de um período de discussão pública para avaliar a proposta que pretende taxar em 7,5 euros cada 15 minutos de permanência nas áreas da cidade identificadas como ZAAC: Cedofeita, Flores, Ribeira, Santa Catarina, Santo Ildefonso e Sé.

Anexo 5. Excerto de notícia do Jornal

Fonte: <https://www.in.pt/local/noticias/porto/porto/parar-no-centro-historico-do-porto-vai-custar-pelo-menos-75-euros-11609131.html>, acedido em 24 de abril de 2023

Anexo 5

EXCLUSIVO

Parar no Centro Histórico do Porto vai custar pelo menos 7,5 euros

Ana Sofia Rocha
12 Dezembro 2019 às 13:25



COMENTAR



Zona de acesso automóvel condicionado da Rua de Cedofeita é uma das que serão modernizadas, em Janeiro
Foto: Miguel Sousa / Global Imagens

O sistema de entradas e saídas nas Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC), no Centro Histórico do Porto, vai ser modernizado no início do próximo ano.

Anexo 6. Código Regulamentar do Município do Porto | Parte D

| D.8. Zonas de Acesso Automóvel Condicionado

Fonte: [https://crmp.cm-](https://crmp.cm-porto.pt/apex/f?p=1501:24:::NO::P24_REG_ID_PARTE,F100_ID_MENU:40821,40821)

[porto.pt/apex/f?p=1501:24:::NO::P24_REG_ID_PARTE,F100_ID_MENU:40821,40821,](https://crmp.cm-porto.pt/apex/f?p=1501:24:::NO::P24_REG_ID_PARTE,F100_ID_MENU:40821,40821)

acedido em 24 de maio de 2023.

Anexo 6

TÍTULO VIII

ZONAS DE ACESSO AUTOMÓVEL CONDICIONADO

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo D-8/1.º

Objeto e norma habilitante

1. O presente Título define o regime aplicável às Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC), cuja delimitação se encontra definida nos mapas constantes no Anexo I.

2. O presente Título tem por norma habilitante o Código da Estrada, a Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, a Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro e o Regime Geral das Taxas das Autarquias Locais, todas nas suas versões atualmente em vigor.

Artigo D-8/2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente Título aplica-se a todas as vias e espaços públicos que o Município do Porto determine sujeitar ao regime das ZAAC, em particular, às zonas identificadas nos mapas constantes no Anexo I.

2. O acesso às ZAAC fica sujeito à aplicação do disposto no presente Título, durante todos os dias do ano, 24 horas por dia.

3. Em tudo o que não se mostre especificamente regulado no presente Título, deverão aplicar-se os normativos em vigor, nomeadamente, o estabelecido no Código da Estrada e legislação complementar.

Artigo D-8/3.º

Definições

Para efeitos do presente Título, entende-se por:

- a) Zona de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC): perímetro urbano dentro do qual o acesso, a paragem e o estacionamento de veículos automóveis é limitado a determinadas categorias de utilizadores previamente autorizados e de acordo com sinalização, complementada por meios humanos e/ou outros;
- b) Residente: pessoa singular com domicílio fiscal em prédio urbano, próprio ou arrendado, localizado na ZAAC;
- c) Comerciante: titular de estabelecimento de venda ao público e/ou de prestação de serviços, incluindo profissional liberal que estabeleça, de forma comprovada, a sua atividade profissional na ZAAC;
- d) Fornecedor: pessoa singular ou coletiva que presta serviços diretamente relacionados com o exercício da atividade de um titular de estabelecimento de venda ao público e/ou de prestação de serviços, incluindo profissional liberal, ou outras pessoas singulares ou coletivas, públicas ou privadas, numa ZAAC;
- e) Outra pessoa singular ou coletiva, pública ou privada: pessoas singulares ou coletivas, públicas ou privadas, que prossigam fins de interesse relevante no perímetro da ZAAC, designadamente religioso e social, com necessidade de aceder à ZAAC por períodos limitados e que não se enquadrem na definição de residente ou comerciante;
- f) Visitante: todas as pessoas, singulares ou coletivas, com necessidade de aceder à ZAAC e que não se enquadrem nas situações definidas nas alíneas b) a e);
- g) Carga e Descarga: imobilização de um veículo pelo tempo estritamente necessário para breves operações de carga ou descarga de produtos ou mercadorias, desde que o condutor esteja pronto a retomar a marcha e o faça sempre que estiver a impedir ou a dificultar a passagem de outros veículos;
- h) Paragem: imobilização de um veículo pelo tempo estritamente necessário para a entrada ou saída de passageiros ou para breves operações de carga ou descarga, desde que o condutor esteja pronto a retomar a marcha e o faça sempre que estiver a impedir ou a dificultar a passagem de outros veículos;
- i) Estacionamento: imobilização de um veículo que não constitua paragem e que não seja motivada por circunstâncias próprias da circulação;
- j) Transporte público de aluguer em veículo automóvel ligeiro de passageiros: transporte efetuado por meio de veículo automóvel ligeiro de passageiros afeto ao transporte público, de acordo com licença legalmente emitida, equipado com aparelho de medição de tempo e distância (taxímetro) e com distintivos próprios ao serviço de uma só entidade, segundo itinerário da sua escolha e mediante retribuição.

Artigo D-8/4.º

Gestão e manutenção

1. A gestão e a manutenção das ZAAC, bem como a gestão dos recursos humanos e materiais afetos ao seu funcionamento, são promovidos pelo Município, diretamente ou através de uma entidade terceira, por si contratada ou mandatada nos termos legalmente previstos.
2. É proibida qualquer intervenção não autorizada, nomeadamente visando obstruir, danificar, abrir ou alterar, por qualquer meio, os equipamentos de controlo de acesso.

CAPÍTULO II

CONDIÇÕES DE ACESSO

Artigo D-8/5.º

Condicionamento de acesso, circulação e estacionamento de veículos

1. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o acesso às ZAAC apenas é permitido a veículos que se encontrem devidamente autorizados nos termos do presente Título, não sendo permitido o acesso a veículos com peso superior a 3.500 kg.
2. Excetuam-se do ponto anterior os veículos pesados, com peso superior a 3.500 kg, fornecedores a granel de estabelecimentos comerciais e afins que se encontrem devidamente autorizados.
3. Não está sujeito a prévia autorização o acesso às ZAAC por:
 - a) Veículos em missões urgentes ou de salvamento e de polícia;
 - b) Veículos da frota do Município do Porto, devidamente identificados e em serviço na ZAAC em questão.
4. O utilizador deverá obter previamente a permissão de acesso e/ou estacionamento.
5. O limite máximo de velocidade nas ZAAC é de 10 km/h.
6. O acesso de veículos em simultâneo a cada ZAAC é limitado por razões de operacionalidade e segurança.
7. O Município do Porto reserva-se no direito de alterar as condições de acesso às ZAAC por motivos de interesse público e sempre previamente publicitadas.

Artigo D-8/6.º

Condições de acesso dos utilizadores

O direito ao acesso às ZAAC apenas é permitido aos seguintes veículos:

- a) Ao veículo de residente ou comerciante, na área compreendida na ZAAC, que disponha, ou não, de estacionamento próprio ou arrendado nessa zona, obedecendo ao regime de acesso nos termos previstos no Artigo D-8/10.º;
- b) Ao veículo de outra pessoa singular ou coletiva, pública ou privada, de acordo com o definido no Artigo D-8/11.º;
- c) Ao veículo de fornecedor e/ou visitante, destinado a operações de carga e descarga de produtos, mercadorias ou tomada/largada de passageiros, de acordo com o definido no Artigo D-8/12.º;
- d) Ao veículo em serviço do município ou outra entidade, afeto a funções de fiscalização, à manutenção de infraestruturas públicas, limpeza pública, recolha de resíduos sólidos urbanos, ao transporte de crianças ou a outras funções no âmbito das competências do município, e ainda ao veículo adstrito às

forças de segurança, aos serviços de proteção civil, em especial bombeiros e ambulâncias, pelo tempo estritamente necessário;

e) Ao veículo afeto a obras de construção, reconstrução, conservação ou demolição de imóveis, bem como a obras de urbanização, confinando-se, essa atividade, tão-somente a carga e descarga dos respetivos materiais, pelo tempo estritamente necessário, nos termos do n.º 4 do artigo D-8/7.º;

f) Ao transporte público de aluguer em veículo automóvel ligeiro de passageiros, de acordo com o definido no Artigo D-8/13.º;

g) Os outros veículos expressamente autorizados pelo Município do Porto.

Artigo D-8/7.º

Validade do acesso

1. A autorização de acesso concedida aos utilizadores mencionados nas alíneas a) e b) do artigo anterior é válida pelo período de um ano civil, independentemente da data da sua atribuição.

2. A autorização de acesso referida no número anterior pode ser renovada, a requerimento do seu titular, por períodos de um ano, a iniciar a um de janeiro, devendo o pedido ser efetuado até trinta de novembro do ano anterior, devidamente instruído com os documentos comprovativos.

3. A autorização de acesso aos utilizadores mencionados nas alíneas d), f) e g) do artigo anterior será concedida pelo Município do Porto conforme os serviços a realizar.

4. A autorização de acesso concedida aos utilizadores mencionados na alínea e) do artigo anterior será a correspondente ao prazo estabelecido na respetiva licença de obras e eventuais prorrogações.

5. O Presidente da Câmara Municipal do Porto pode, a todo o tempo, revogar a autorização de acesso concedida aos utilizadores sempre que deixem de se verificar os pressupostos da sua atribuição ou sejam detetados indícios de fraude.

Artigo D-8/8.º

Taxas

1. O acesso às ZAAC fica sujeito ao pagamento de uma taxa, prevista na Tabela de Taxas anexa ao Código Regulamentar do Município do Porto, sendo os períodos cobrados em frações de quinze (15) minutos, de acordo com a taxa aprovada para a zona.

2. O disposto no número anterior não se aplica aos titulares do direito de acesso e de estacionamento com os seguintes veículos:

a) Veículo em serviço do município ou outra entidade, afeto a funções de fiscalização, à

manutenção de infraestruturas públicas, limpeza pública, recolha de resíduos sólidos urbanos, ao transporte de crianças ou a outras funções no âmbito das competências do município, e ainda veículo adstrito às forças de segurança, aos serviços de proteção civil, em especial bombeiros e ambulâncias;

b) Veículos de fornecedores e/ou visitantes – na primeira e segunda fração de 15 minutos, apenas para paragem ou carga e descarga, nos horários fixados, sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo D-8/12.º ;

c) Veículos afetos ao transporte público de aluguer em veículo automóvel ligeiro de passageiros – na primeira fração de 15 minutos;

d) Veículos de residentes ou comerciantes - na primeira e segunda frações de 15 minutos;

e) Veículos de residente ou comerciante, desde que o veículo se encontre estacionado no lugar de estacionamento próprio ou arrendado ou em lugar disponibilizado para o efeito na ZAAC da Sé;

f) Outros veículos expressamente autorizados pelo município, em casos excecionais e devidamente justificados.

3. A cobrança das taxas é efetuada pelo Município do Porto ou por terceiras entidades contratadas ou mandatadas para o efeito, através de meios automáticos, ou outros, instalados nestas zonas.

4. O Município do Porto poderá aprovar outras modalidades de pagamento, eventualmente com condições de utilização diferenciadas, úteis para o utilizador.

CAPÍTULO III

TITULARIDADE DO DIREITO DE ACESSO E DE ESTACIONAMENTO

Artigo D-8/9.º

Requerimento de acesso às ZAAC

1. O pedido de acesso às ZAAC far-se-á mediante requerimento dirigido ao Presidente da Câmara, a apresentar de acordo com o modelo disponibilizado para o efeito e acompanhado dos documentos aí elencados.

2. Aos residentes e comerciantes que não possuam estacionamento próprio ou arrendado na respetiva ZAAC apenas pode ser concedida autorização para o acesso de dois veículos por morada.

CAPÍTULO IV

HORÁRIOS, TEMPOS DE PERMANÊNCIA E NÚMERO DE VEÍCULOS REGISTADOS PARA O ACESSO

Artigo D-8/10.º

Acesso por veículo de residente ou por veículo comerciante

1. Os residentes ou comerciantes com autorização de acesso podem entrar na ZAAC respetiva em qualquer horário.

2. O residente ou comerciante, que não disponha de estacionamento próprio ou arrendado na ZAAC respetiva, goza de dispensa do pagamento da taxa de acesso prevista na Tabela de Taxas anexa ao

Código Regulamentar do Município do Porto, para o período inicial de trinta (30) minutos, por acesso, contados desde o momento de entrada.

3. O acesso à ZAAC por residente ou comerciante, que não disponha de estacionamento próprio ou arrendado na ZAAC respetiva, apenas pode ser efetuado com um veículo, não sendo autorizado o acesso simultâneo dos dois veículos registados.

4. O residente ou comerciante, que disponha de estacionamento próprio ou arrendado, goza de:

a) Isenção no tempo de permanência, desde que o veículo se encontre estacionado no lugar de estacionamento próprio ou arrendado;

b) Permissão de acesso, em simultâneo, de número de veículos coincidente com o número de lugares de estacionamento que comprovadamente detenha na sua propriedade ou em propriedade arrendada;

c) Possibilidade de registo de um número de veículos coincidente com o número de lugares de estacionamento que comprovadamente detenha na sua propriedade ou em propriedade arrendada.

5. Os residentes ou comerciantes da ZAAC da Sé estarão dispensados do pagamento da taxa de acesso desde que tenham os seus veículos devidamente estacionados nos locais identificados para esse efeito.

Artigo D-8/11.º

Acesso por veículo de outra pessoa singular ou coletiva, pública ou privada

1. As pessoas singulares ou coletivas, públicas ou privadas com autorização de acesso podem entrar na ZAAC respetiva em qualquer horário.

2. As pessoas singulares ou coletivas, públicas ou privadas com autorização de acesso gozam de dispensa do pagamento da taxa de acesso prevista na Tabela de Taxas anexa ao Código Regulamentar do Município do Porto, para o período inicial de trinta (30) minutos, por acesso, contados desde o momento de entrada.

3. O acesso à ZAAC por pessoa singular ou coletiva, pública ou privada, com autorização de acesso, apenas pode ser efetuado apenas com um veículo, independentemente do número de veículos registados.

Artigo D-8/12.º

Acesso por veículo de fornecedor e/ou visitante

1. O veículo de fornecedor e/ou visitante não está sujeito ao pagamento da taxa de acesso à ZAAC prevista na Tabela de Taxas anexa ao Código Regulamentar do Município do Porto, para o período inicial de trinta (30) minutos, contados desde o momento de entrada, no seguinte horário:

a) Cedofeita: todos os dias da semana das 21h00 às 24h00 e das 00h00 às 11h00;

b) Flores: todos os dias da semana das 06h30 às 11h00 e das 17h30 às 20h00;

c) Ribeira: todos os dias da semana das 06h30 às 11h00 e das 17h30 às 20h00;

d) Santa Catarina: todos os dias da semana das 00h00 às 11h00;

e) Santo Ildefonso: todos os dias da semana das 21h00 às 24h00 e das 00h00 às 11h00;

f) Sé: todos os dias da semana das 21h00 às 24h00 e das 00h00 às 11h00.

2. Fora dos horários fixados no número anterior, o acesso é permitido, estando sujeito a autorização e ao pagamento da taxa de acesso prevista na Tabela de Taxas anexa ao Código Regulamentar do Município do Porto e por frações de quinze (15) minutos.

3. Poderá ser autorizado o acesso de veículos pesados de fornecedores a granel a estabelecimentos comerciais e afins, apenas nos horários fixados no número 1, não estando sujeito ao pagamento da taxa de acesso na primeira e segunda fração de 15 minutos, ficando a partir daí sujeitos ao pagamento de uma taxa progressiva de acesso nas frações seguintes, conforme previsto na Tabela de Taxas Municipais anexa ao Código Regulamentar do Município do Porto.

4. O veículo de fornecedor e/ou visitante só poderá voltar a entrar na ZAAC após decurso de 60 minutos a contar do último registo de saída da ZAAC.

Artigo D-8/13.º

Acesso por transporte público de aluguer em veículo automóvel ligeiro de passageiros

1. Poderão aceder às ZAAC os veículos automóveis ligeiros de passageiros destinados ao transporte público de aluguer.

2. Os veículos referidos no número anterior gozam de:

a) Isenção no horário de acesso;

b) Não está sujeito ao pagamento da taxa de acesso prevista na Tabela de Taxas anexa ao Código Regulamentar do Município do Porto, para o período inicial de quinze (15) minutos, por acesso, contados desde o momento de entrada.

3. Apenas é permitida a permanência, no perímetro de uma ZAAC, de dois (2) veículos automóveis ligeiros de passageiros destinados ao transporte público de aluguer em simultâneo.

4. O veículo automóvel ligeiro de passageiros só poderá voltar a entrar na ZAAC após decurso de 30 minutos a contar do último registo de saída da ZAAC.

CAPÍTULO V

REGIME SANCIONATÓRIO

Artigo D-8/14.º

Acesso e estacionamento proibido

É proibido o acesso e estacionamento de veículos nas ZAAC de acordo com as disposições do Código da Estrada e regulamentação municipal, salvo autorização excecional do município ou sinalização existente no local.

Artigo D-8/15.º

Bloqueamento e remoção do veículo

Todo e qualquer veículo estacionado nas ZAAC pode ser bloqueado e removido nos termos do disposto no Código da Estrada e regulamentação municipal.

Artigo D-8/16.º

Fiscalização

Sem prejuízo da competência atribuída por Lei a outras entidades, a fiscalização do cumprimento das disposições do presente Título compete ao Município do Porto e será exercida através do pessoal de fiscalização designado para o efeito, bem como pela Polícia Municipal e Polícia de Segurança Pública.

Artigo D-8/17.º

Dúvidas e omissões

Os casos omissos e as dúvidas ou esclarecimentos à aplicação das disposições do presente Título serão resolvidos pelo recurso à lei geral em vigor sobre a matéria e por instruções de serviço.

Anexo 7. Plataforma de registo para acesso Zonas de Acesso Automóvel Condicionado.

Fonte: <https://zaac.cm-porto.pt/login/>, acesso em 25 de maio de 2023.

Anexo 7

Porto.

ZAAC
Esta nova app permite registar-se de forma prática e simples, onde quer que esteja, para entrar nas zonas de acesso automóvel condicionado.

Entrar

Bem vindo!
Entre na sua conta ZAAC.pt
Ainda não tem conta? Faça aqui o seu [pré-registo](#)

Endereço de e-mail

palavra-passe

Entrar

[Perdeu a sua palavra-passe?](#) [Recuperar palavra-passe](#)
[Não conseguiu ativar a sua conta através do e-mail de validação?](#) [Reenviar e-mail](#)

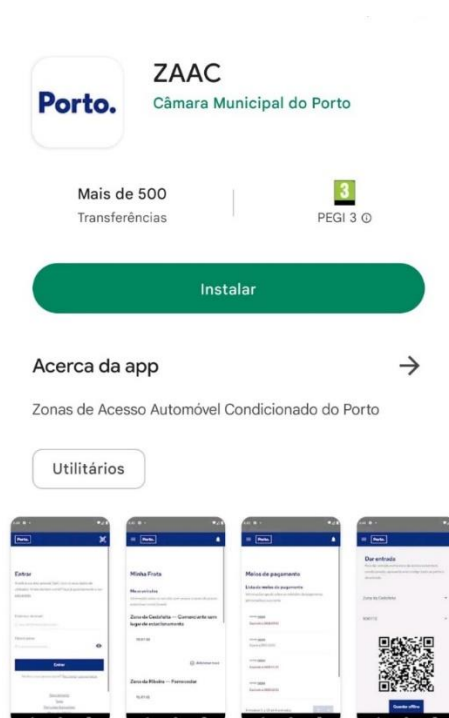
[regulamento](#) | [impostos](#) | [Perguntas frequentes](#) | [Mapa das ZAAC](#)

© Câmara Municipal do Porto 2023. Todos os direitos reservados. [política de privacidade](#) | [Termos e condições](#)

Anexo 8. Aplicação de registo para acesso nas Zonas de Acesso Automóvel Condicionado.

Fonte: *Play Store*, acesso em 25 de maio de 2023.

Anexo 8



Anexo 9. Dados estatísticos das ZAAC

Anexo 9

ZAAC	Pop. Residente (nº)	Agregado (nº)	Alojamentos (nº)	Edifícios (nº)	Área (Km)
Cedofeita	1181	580	249	249	11.6
Flores	523	293	717	373	75.2
Santa Catarina	781	383	713	238	27.8
Santo Ildefonso	195	99	224	72	9.9
Ribeira	502	323	385	109	49.4
Sé	897	399	733	247	92.1

Anexo 10. Resultados das entrevistas realizadas aos moradores e agentes económicos

Anexo 10

Arruamento	Testemunho
Avenida Rodrigues de Freitas	“Foi a pior coisa que podiam ter feito e vai ser a opinião de todo o comércio. Porque o comércio parou todo. Mal fechavam a avenida as pessoas deixavam logo de vir. As atividades eles só faziam ao fundo da avenida. Eu percebo que o que eles queriam era que as pessoas viessem para a rua andar, mas o comércio parou todo. O comércio fez inclusive um abaixo-assinado para acabar com o projeto. Esta rua já teve mais residentes.” <i>Agente económico</i> “O feedback que tenho é muito positivo. Notou-se que houve mais pessoas a caminhar. Não notei que houvesse menor afluência no negócio apenas que havia mais pessoas na rua. Foi uma medida que atraiu turistas. Acho que é uma medida que é realizada mais no verão e achei que este ano já iria haver, mas não houve nada. Não aponto nenhum aspeto negativo. Porém o meu negócio que trabalha por marcação e, portanto, talvez não encontre um impacto negativo por causa disso.” <i>Agente económico</i> “Estamos aqui há cerca de 8 anos e o balanço é super positivo porque as pessoas andavam livremente e a única coisa que apontamos é a questão do estacionamento.” <i>Agente económico</i> “Balanço negativo porque os carros não passam, não há estacionamento. É positivo para quem mora aqui, mas para o comércio foi negativo. Até mesmo por causa das cargas e descargas” <i>Agente económico</i>

	“Como tudo, existe o lado bom e mau. O bom é que as pessoas vinham para a rua, mas o lado negativo é de que temos clientes que vêm de longe, e vieram o primeiro sábado e tiveram dificuldade para estacionar e não vieram mais ao sábado. O lado positivo é de que, efetivamente, foi uma medida realizada nos pós pandemia e fez sentido, mas agora já não faz sentido até porque é uma artéria de acesso ao centro da cidade.” <i>Agente económico</i> “O balanço foi mais negativo do que positivo. Ao sábado sentia-se logo uma grande redução da afluência de pessoas. Muitas vezes havia filhos que traziam os seus pais já velhos com mobilidade reduzida para medir as tensões e já deixavam de vir porque não dava para estacionar e como tinham mobilidade reduzida deixavam para outra altura. Foram sábados muito parados. Muitas pessoas que iam ao centro da cidade fazer compras deixavam o carro por aqui estacionado e às vezes aproveitavam e passavam por aqui para comprar qualquer coisa.” <i>Agente económico</i> “Eu sou daqui e achei uma medida positiva porque faziam jogos para as crianças e as minhas netas chegaram a participar”. <i>Residente</i> “Então achei a medida muito positiva. Acho que a deviam fazer mais vezes” <i>Agente económico</i>
Rua Passos Manuel	“Acho que foi uma boa iniciativa e que a medida devia continuar pelo menos no verão. As pessoas passam pouco tempo em família e criar espaços para essa função é muito importante nos dias de hoje, mesmo que os comerciantes não interiorizem isso de início. Acho que a medida devia continuar porque as pessoas mesmo que levassem tempo a aceitar, nem que fosse 1 ou 2 anos, depois dessa mudança as pessoas habituem-se à mudança. <i>Agente económico</i> (esta opinião vai de encontro ao artigo científico que o Tito me

	mostrou uma vez sobre um estudo realizado e da conclusão ter sido que as pessoas levam cerca de 2 anos a aceitar a mudança, embora implique inicialmente uma diminuição nos lucros do comércio) “Foi uma boa iniciativa, a questão é o estacionamento. Se houvesse parques de estacionamento gratuitos a partir das 19h mais o menos que é a hora a que as pessoas normalmente vêm para jantar e depois vão sair até aos bares e discotecas e passear até à ribeira até mais tarde. E tendo esta rua assim e cruzando com Santa Catarina é um espaço em que as pessoas andam à vontade. A questão é que as pessoas também não gostam de caminhar e preferem levar o carro para todo o lado. Estão habituados a isso e também pelo conforto, mesmo quando trazem crianças e assim, andar com as coisas todas tornar-se mais cansativo. <i>Agente económico</i>
Rua do Almada	“Achei negativo por causa do comércio” <i>Agente económico</i> “Estou aqui há 11 anos e nunca me apercebi da proibição de circulação de carros. As marcações que existiam era para indicar a colocação das esplanadas e coisas assim”. <i>Agente económico</i> “Eu não senti grande impacto dessa alteração e acho que as pessoas sinceramente ignoraram, que é uma coisa que o português gosta muito de fazer, a questão de não puderem circular com o carro. Eu penso que o que possa ter acontecido é também não ter havido muita divulgação sobre esse projeto também pelo facto de o comércio só estar aberto aos sábados de manhã e acabando por serem mais os turistas a usufruírem mais dessa medida até porque não existem muitos residentes aqui a meu ver”. <i>Agente económico</i>

Rua da Picaria	“Ora bem eu ouvi falar que isso aconteceu noutras ruas, mas, que me tenha apercebido nunca foi implementado nesta rua apesar de estar indicada para tal. Acho que passou sempre carros”. <i>Agente económico</i> “Não nada disso. Nunca fecharam esta rua. Isso nunca aconteceu. E também é o que falta. A câmara não pode permitir isso. Se eles não nos protegem quem é que nos protege? Se eles fecharem a rua acabam com o que nos resta do negócio. Se eles querem que nós fechemos a porta é só fechar a rua”. <i>Agente económico</i>
Rua de Cedofeita	“O nosso Feedback é positivo e achamos que devia continuar. Nós temos os nossos clientes habituais e mesmo o pessoal que mora aqui perto, aos sábados vinham a pé, e por isso não sentimos nenhum impacto na diminuição de vendas. É até dá para andar mais à vontade com as crianças e assim”. <i>Agente económico</i> “Eu acho que não é uma boa ideia. Tornar a rua só para os peões vai estragar o negócio porque os shoppings já roubam muita clientela e fechar a rua vai tirar ainda mais porque a rua de Cedofeita é muito comprida e as pessoas chegam à rua do Breiner e viram para trás porque também não há continuidade do comércio porque está todo muito concentrado no início da rua de quem vem de lá para cá. Os edifícios nesta parte também estão mais degradados. Ou seja, a parte bonita está toda no início da rua”. <i>Agente económico</i> “Eu recordo-me e concordei e acho que até devia continuar pelo menos no verão. Essa medida era benéfica para a saúde das pessoas também porque caminhavam. O que eu não achei que fez sentido é aqui a rua do Breiner estar também fechada porque

	não tem grande comércio e não sei se tem muitos residentes”. <i>Agente económico</i>
Rua do Breiner	“Menina, eu não acho que faça sentido. Nesta rua é só casas e apartamentos vazios e velhos ninguém os compra, é só turistas, não há crianças para brincarem se fecharem a rua e poucas pessoas passam para aqui”. <i>Agente económico</i>
Rua de Miguel Bombarda	“Eu não ouvi falar disso e isso nunca aconteceu. Isso deve ser uma realidade paralela. Hoje em existem pessoas que vivem muito em realidades paralelas. Por isso não tenho nenhum feedback para lhe oferecer. Mas seria ótimo se isso efetivamente acontecesse”. <i>Agente económico</i>
Rua Conde de Vizela	Sem comércio diurno
Rua da Fábrica	“Isso aqui nunca aconteceu”. <i>Agente económico</i> “Antes do covid esta rua fechava sempre a partir das 20h à sexta e ao sábado. Depois do covid deixou de fechar. Mas isso não ia interferir connosco se fechasse só à noite. Mas uma coisa de negativo que eu aponto é que não há estacionamento e as pessoas depois estacionam todas em cima do passeio e isso sim, acaba por interferir no meu negócio porque tapa-nos a montra toda”. <i>Agente económico</i>
Rua dos caldeireiros	Não recolhi nenhum testemunho
Virtudes	“Eu lembro-me dessa medida, mas eu acho que aqui não faz grande diferença que limitem a circulação de carros aqui porque como tem sempre pessoas a atravessarem para vir buscar bebidas e depois a atravessarem para o lado do jardim os carros que aqui passam, passam devagar até porque a rua também não dá muito para andar com muita velocidade” <i>Agente económico</i>