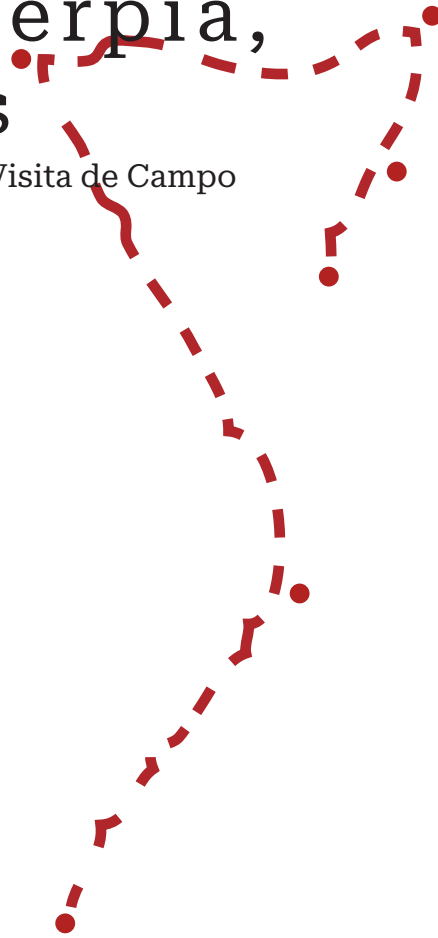


A transformação das ruas de:

Barcelona,
Lyon,
Londres,
Bruxelas,
Antuérpia,
Paris

Relatório de Visita de Campo



Catarina Breia Dias

Investigação de doutoramento em Cidades e Território na Escola de Arquitetura, Arte e Design da Universidade do Minho, com o apoio da associação the Future Design of Streets.

março - abril 2025



Avenida de Madrid, Barcelona.



Carrer dels Almogàvers, Barcelona.



Escola Francesc Macià, Barcelona.



Avinguda Meridiana, Barcelona.



Carrer d'Almeria, Barcelona.



Carrer del Comte Borrel, Barcelona.



Consell del Cent, Barcelona.



Consell del Cent, Barcelona.



Rue Henri Gorjous, Lyon.



Rue Sergent Blandan, Lyon.



Rue Garibaldi, Lyon



Alfred Places, Londres.



Gordon Square, Londres.



Rue de Lisbonne, Bruxelles.



Parc des Brigittines, Bruxelles.



Rue Haute, Bruxelles.



Lange Ridderstraat, Antuérpia.



Bredestraat, Antuérpia.



Lange Ridderstraat, Antuérpia.



Rue León Claudel, Paris.



Rue Capitaine Lagaiche, Paris.



Rue de Moscou, Paris.



Rue du Rivoli, Paris.



Rue des Archives, Paris.

introdução

O objetivo desta missão, uma visita de campo a várias cidades europeias, enquadra-se no âmbito da investigação de doutoramento intitulada 'Street transformations towards social, mobility and urban nature spaces: concepts and practices'.

Perante o interesse e a necessidade de conhecer os casos de estudo que estavam a ser analisados nesta investigação, bem como os seus contextos, entendeu-se fundamental observar as mais recentes implementações e questionar junto dos diversos especialistas envolvidos. O estudo assenta em encontros, entrevistas semiestruturadas e visitas ao local para compreender as abordagens de cada intervenção, nas suas lógicas espaciais, mas também processuais, e que se inserem nos programas municipais em análise.

O objeto de estudo trata de observar ruas que foram intervencionadas no âmbito de programas municipais. Além das ruas, relativas a projetos de implementação definidos a priori, e dos encontros e entrevistas com os especialistas e intervenientes, que explicam a contextualização da cidade e dos projetos, são igualmente selecionadas outras implementações enquadradas nos mesmos programas municipais, determinantes para entender a sua visão global. Para entender os fenómenos de adaptação da cidade, são também visitas outras intervenções que têm sido significativas nesses processos, dando, por isso, lugar a uma certa informalidade em alguns dos percursos que marcaram esta visita.

contextualização

Antuérpia, Barcelona, Bruxelas, Lisboa, Lyon, Londres e Paris são as cidades seleccionadas para esta fase de visita e observação. Consideram-se cidades assinaláveis pela operacionalização dos programas municipais em curso, que respondem aos inúmeros desafios das agendas europeias (e globais), e que, com o intuito de conceber cidades mais seguras e habitáveis, compreendem as mudanças de paradigma tanto na sustentabilidade como na mobilidade.

Os programas a investigar correspondentes a cada cidade são os seguintes:

1. Barcelona: Protegim les Escoles, Eixs Verts;
2. Lyon: Rue Garibaldi (Lyon Part-Dieu/ Ville Permèable);
3. Londres: Highways Greening Accelerator;
4. Bruxelas: Boulevards du Centre/ Good Move Plan;
5. Antuérpia: Antwerpen Breekt Uit;
6. Paris: Rues aux écoles, Plan Vèlo;

ciudades

1. Barcelona
2. Lyon
3. Londres
4. Bruxelas
5. Antuérpia
6. Paris



metodologia

Esta visita a seis cidades europeias decorre entre 14 de março e 13 de abril de 2025, com o apoio da associação the Future Design of Streets para as deslocações (viagens de comboio e avião). A missão concentra a maioria dos casos de estudo que compreendem a investigação de doutoramento, apesar de algumas visitas já terem sido realizadas anteriormente, tais como Lisboa e Milão. Esta representa, contudo, o período mais extenso da observação.

O período que antecede a missão corresponde sobretudo ao momento em que algumas visitas e encontros em Lisboa servem como fase exploratória para entender que observações e questões podem ser lançadas, mas também ao período de contacto com outras entidades e especialistas das várias cidades que vão ser visitadas. A sua preparação teve a duração de aproximadamente um mês e meio, que se organizava entre coordenações inerentes à viagem bem como uma articulação de viagens de comboio, estadias e disponibilidades entre as pessoas contactadas.

São estabelecidos contatos com vários atores, nomeadamente técnicos dos municípios em estudo, escritórios de arquitetura que tenham sido comissariados para os projetos, diretores de departamento da área de urbanismo ou projeto de espaço público, ou até mesmo colegas de investigação que pudessem fazer uma contextualização da cidade, e que permitiam o cruzamento e reflexão sobre o objeto em estudo. Estes são feitos a partir de uma rede de contactos estabelecida (a partir da rede da associação the Future Design of Streets), mas também da procura e da pesquisa destes contactos através dos canais disponíveis.

Para estas reuniões, previamente organizadas, são preparadas entrevistas semiestruturadas com o objetivo de entender os programas e intervenções e a sua relação com a cidade e inserção no tecido urbano.

As principais indagações eram geradas a partir das perguntas centrais da investigação: Como estão a ser conduzidos e implementados os projetos? Que tipologias de ruas resultam destes novos desafios ao conciliar dimensões como

a natureza urbana e a mobilidade? Que tipo de estratégias e abordagens surgem por parte dos programas municipais?

Embora estas questões fossem previamente definidas, antecipava-se ainda a possibilidade e inevitabilidade de redefini-las por consequência de uma primeira observação (prévia aos encontros), ou mesmo pela forma como cada interveniente poderia explicar o âmbito dos programas, do processo ou da intervenção, ou em limite a sua análise sobre os mesmos. Essencialmente, o objetivo seria compreender todos estes assuntos acima descritos, bem como os elementos-chave dos processos e das soluções espaciais.

Algumas destas reuniões resultam em passeios pela cidade acompanhados da breve explicação da mesma, das transformações recentes e de outros programas que estão a ser implementados. Fazia-me ainda acompanhar de fichas técnicas relativas aos projetos implementados que estavam previamente preenchidas com informação reunida e disponível online ou open source.

Relativamente às intervenções espaciais inseridas em cada programa analisado, são observadas e analisadas in-situ. Estas são observadas e descritas com base no local e no seu entorno. Para tal, recorre-se à observação, documentação fotográfica, cartografia, gravação de áudio de algumas conversas, nomeadamente em Lyon, Barcelona e Paris. São ainda realizadas algumas gravações em vídeo, como apoio de uma colega Marta Morais Miranda. Este apoio dá-se em Barcelona, servindo de orientação para filmagens que serão realizadas nas restantes cidades. Estes vídeos têm como objetivo um breve teaser (trabalho em curso).

As observações são apoiadas e refletidas, com base nas conversas que vão sendo feitas com os vários especialistas, mas também a partir de seus utilizadores (da rua), que vão informando "out of record" o que serão as suas impressões relativamente às propostas espaciais. Estes são contributos essenciais para guiar o olhar sobre os elementos presentes no desenho da rua e de forma a saber como as pessoas percorrem e usam estes espaços.

project / street	Alfred Places	themes	
city	London - Camden Council	green infrastructure; biodiversity; pocket parks;	
year	2022		
population	8.866 million (2022)		
dimension (km2)	urban area - 1,738 km2 / metro - 8,382 km2		
*this may vary according to the project characteristics			
main info - table format		in numbers	checkboxlist of elements
intervention buget	48,000 - West End Project.	before	after
intervention time	2021 - 2022 ?	unsealed areas	<input type="checkbox"/> project description
project team	LDA Design – Landscape Architect, Lead Designer Camden Council – Client Arcadis – Civil, M&E and Structural Engineers Norman Rourke Pymme – Construction Project Management and Cost Consultancy Michael Grubb Studio – Lighting Design ID Verde – Contractor DSDHA – Overarching West End Project Strategy	pedestrian area	<input type="checkbox"/> general table
funding (if applied)		green areas	<input type="checkbox"/> street in numbers
area (sqm)	0,4ha - 4000sqm	trees	<input type="checkbox"/> project timeline
extension	131 m		<input type="checkbox"/> street evolution
section	~23 m		<input type="checkbox"/> general map of street (DWG)
use/former use	local street - "heavily parked back street"		<input type="checkbox"/> street (smaller scale)
typology	local street		<input type="checkbox"/> project images
			<input type="checkbox"/> implementation images
			<input type="checkbox"/> survey of elements/materials
TEXT			
brief description			
context			
general	<p>A street that was a "heavily parked back street". The street it was a normal street of access, of two way trafficked, and one lane for parking. There wasn't any place to seat, yet it had already some mature trees, that was kept on the project.</p> <p>The aim is to reclaim that street and turn Alfred Place, in a place to support the community that works in the area, to improve air quality, create pleasant spaces that invites to stay, a more climate resilient environment and to improve active travel.</p> <p>"It is the first new park in the area for 25 years." - in that sense it was renamed Alfred Place Gardens.</p> <p>It represents a radical shift towards a greener, quieter, softer, urban landscape.</p> <p>Mobility logic It keeps car access, yet it prioritises pedestrians and cyclists, and keeps the essential services and emergency. How much the speed?</p> <p>Social logic It designed places to invite people to stay and meet through lounging lawns on slopes and grasses, and also through the spine curved timber seating. And add some child friendly facilities, through some equipments.</p> <p>Urban nature logic Taking advantage of the mature tree canopy, also adds some diverse plantation like forest-floor planting of wild garlic, snowdrops and ferns, colourful herbaceous perennials and climbing features. Plants are chosen in a playfulness sense, to bring color, different experiences. This green infrastructure and its abundance and diverse plants also helps to control dry summers. It's also prepared to tolerate sudden deluges (floods). Check materials. The pavement and how is designed helps to create a substantial water catchment area, while it is still ensures a safe cycle and pedestrian connection.</p> <p>Age include city From the design team, there was also a concern about developing a place that could be comfortable for those with neurodiversity and physical ability. So the design encourages people to sensory interaction.</p>		
urban morphology	dense and compact area		
built environment (width, heights, building frontages)	This street is lined with offices and the back entrances of large stores from the main road - Tottenham Court Road.		
street network	Congestion on the two main roads in the area has reduced significantly, by as much as 70% on Tottenham Court Road during restricted hours. Local heritage is restored and cared for, there are around 2.6km of new cycle lanes and air quality has improved, with NO2 better than 2018 levels. Speed?		
Timeline			
Project			
Key decisions and actions			
discourse / goals	The aim to regenerate public spaces, mitigating flood risk and extreme heat events, towards a more resilient spaces.		
political agenda			
plans/ policies	Low Traffic Neighbourhoods Greening Accelerator Plan Green infrastructure & biodiversity plan -		
rules/instruments			
resources	It was partially financed by other companies ?		
process			
transformation modes			
approaches			
strategy	engagement with the community three pop-up events in the space over more than 350 conversations that could give feedback two evening talks, plus online questionnaires, webpage and QR code Camden elected a "street manager" or liaison officer to ensure local people and the engagement through the community		
main constraints	the existing trees and its retention the underground and the presence of the utilities: water, gas, electricity, fiber optics - it was a huge cost		
design			
design logic			

Exemplo da ficha técnica previamente preenchida correspondente a cada rua intervencionada, neste caso, Alfred Places em Londres.

trabalho de campo

A visita de campo organiza-se entre a observação das ruas e registo através de fotografias e/ou filme com o fim de captar a essência dos usos ou de quem passa pela rua (quando é possível captar estes) bem como os detalhes da intervenção.

Como mencionado, a visita decorreu num período aproximado de um mês. A duração da visita ia variando dada a dimensão da cidade e propostas que cada cidade continha. À medida que iam sendo visitadas, novas apreciações iam sendo feitas e descritas, e essas influenciavam as entrevistas ou encontros seguintes.

Os dados que iam sendo recolhidos foram fulcrais, em particular a leitura empírica das visitas aos lugares, às ruas em estudo. Estes vários encontros com especialistas e/ou colegas são fundamentais, contribuindo para a contextualização dos programas, além de reforçarem a rede que aqui se estabelece. Esta visa ser essencial, uma vez que uma das primeiras dificuldades em relação a estas visitas é o confronto entre a quantidade de informação que se assimila, ao longo de reuniões, por vezes muito breves, e que muitas vezes suscitam mais questões, após as mesmas, em resultado das visitas às ruas intervencionadas. Algumas reflexões surgem igualmente mais tarde, num período em que se inicia a leitura transversal de todos os dados recolhidos.

1. barcelona

(14-20 março)

Conversas/ Encontros:

- . Manuel Caldeira, Investigador (doutoramento) na HHL Leipzig Graduate School of Management
- . Arauna Studio - Dani Rubio Arauna e Pep Quílez, Designer e arquiteto, responsáveis pela sistematização visual para intervenções táticas
- . Silvia Casorran, Consultora de Mobilidade Sustentável e Transformação Urbana, trabalhou como Arquiteta-chefe adjunta do Município de Barcelona
- . Xavier Matilla, Arquiteto, trabalhou como Arquiteto-adjunto do Município de Barcelona
- . Andrea Balbe Orti, Direção de Estratégia Urbana, Gabinete de Arquitetura, Gestão de Área para Planeamento Urbano e Habitação

2. lyon

(20-22 março)

Conversas/ Encontros:

- . Nicolas Gineyts, Gestor de projeto de Lyon Part-Dieu, Métropole de Lyon
- . Jonas Le Metayer, Ville Perméable, Métropole de Lyon
- . Sébastien Rolland, Urbanista, Urba Lyon

3. london

(23-27 março)

4. bruxelas

(28-4 abril)

Conversas/ Encontros:

- . Lotte Luykx, Investigadora (doutoramento) na Vrije Universiteit Brussel
- . Annekatrien Verdickt, Open Streets Brussels

5. antuérpia

(2 abril)

Conversas/ Encontros:

- . Simon de Boeck, Investigador (doutoramento) na University of Antwerp

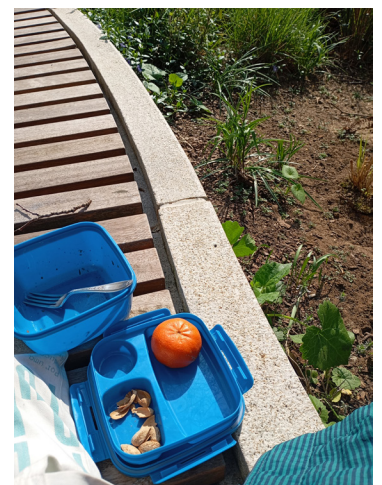
6. paris

(5-13 abril)

Conversas/ Encontros:

- . Tiffany Maignan, Chefe de projeto territorial, responsável pela iniciativa "Embellir votre quartier" (8^o, 17^o, 18^o arrondissements), Direção de vias públicas e transportes

Roteiro da visita de campo de acordo com cidades e conversas e encontros.



LONDON 21 March

Three places
 Tottenham Road was funny & it was the best of the day as the Museum.
 A vegetable & home of the park. Misses not because of the big playground for the 14 years.

21 March 2025

OFFERBROOD
 Rest & fun from the city center.

They think that is a good place, even though they were not there since always. They feel that parents are now really comfortable with the large space, where they could let children run, yet there's a lot of motorcycles that don't respect the space. Also, it is a place now for adolescents that have anti-social behaviors.



Entre filmagens, encontros com colegas de investigação, diários de campo, almoços nas ruas observadas e outras impressões.

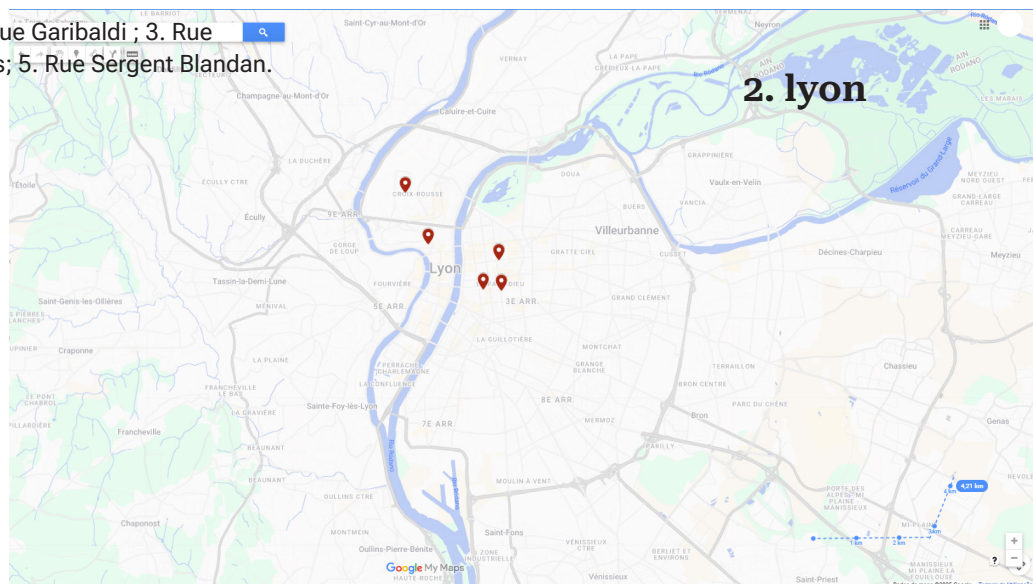


mapeamento das ruas observadas

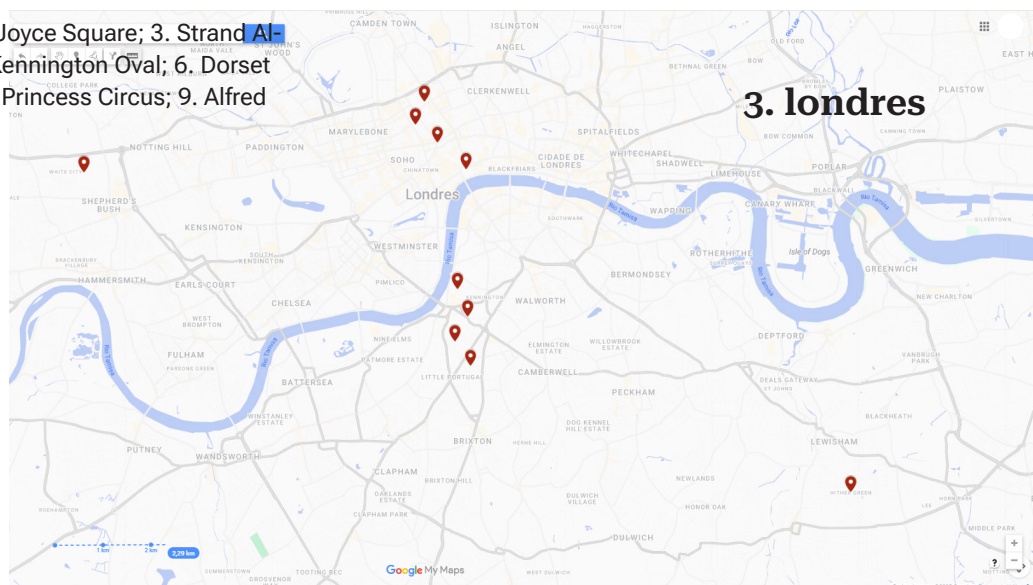
1. Carrer D'Almeria; 2. Carrer Del Comte Borrel; 3. Carrer Del Comte Borrel (Eixample, Superilla); 4. Carrer Dels Almogavérs; 5. Consell Del Cent (Eixs Verts); 6. Cristobal De Moura; 7. Escola Francesc Maciá; 8. Escola Lavínia; 9. Escola Entença; 10. Avinguda Meridiana; 11. Poblenou, Superilla; 12. Sant Antoni, Superilla.



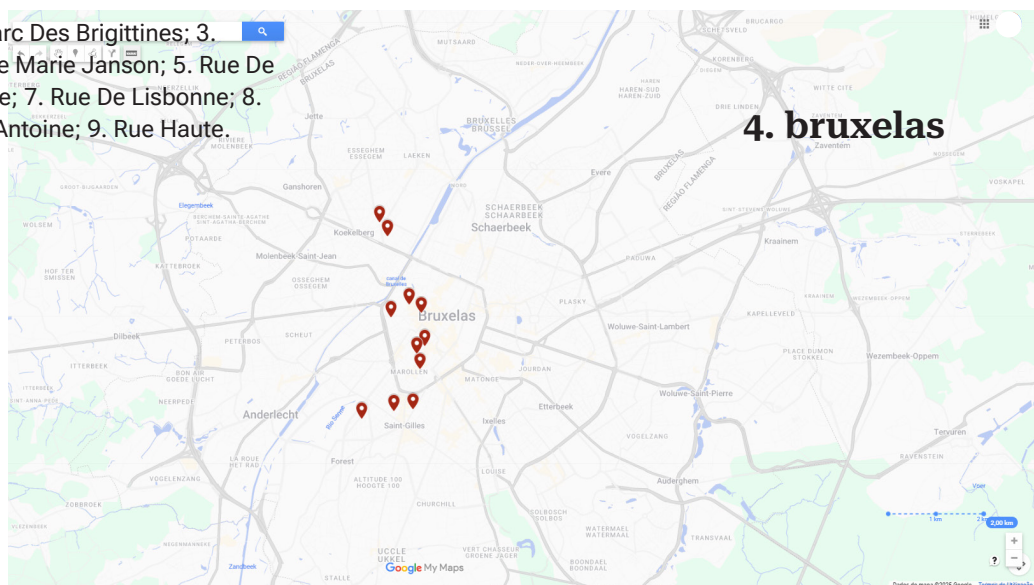
1. Rue De La Part-Dieu; 2. Rue Garibaldi ; 3. Rue Vauban; 4. Rue Henri Gorjus; 5. Ruè Sérgent Blandan.



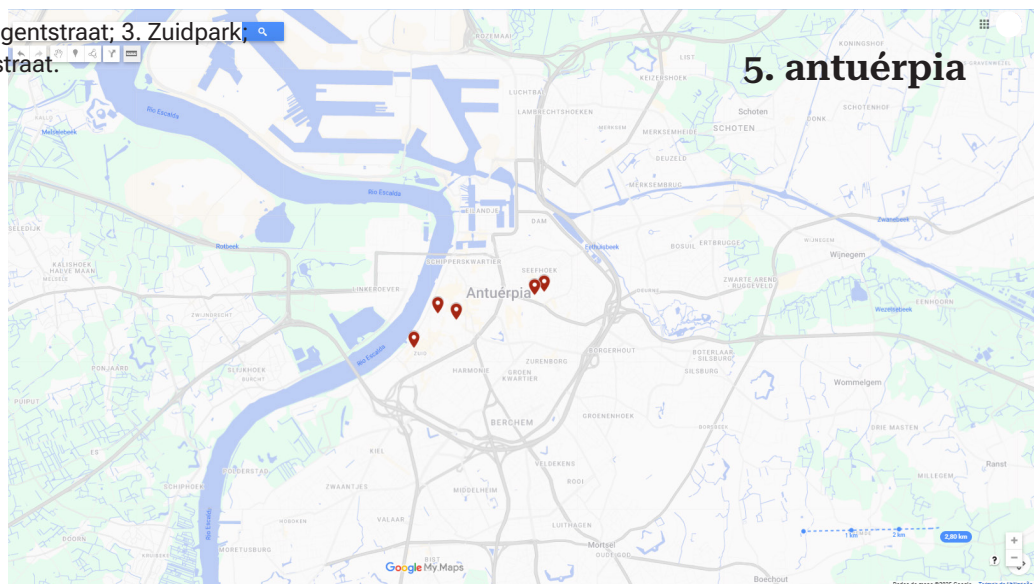
1. Vauxhall Walk; 2. Bridget Joyce Square; 3. Strand Al-dwych; 4. Hither Green; 5. Kennington Oval; 6. Dorset Road; 7. Van Gogh Walk; 8. Princess Circus; 9. Alfred Places; 10. Gordon Square.



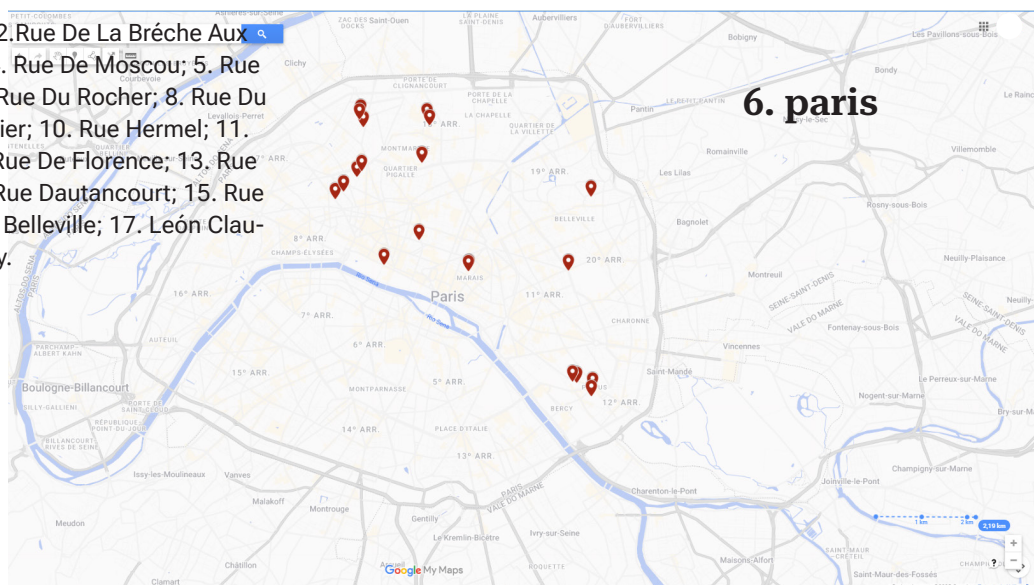
1. Boulevard Anspach; 2. Parc Des Brigittines; 3. Skatepark Chapelle; 4. Place Marie Janson; 5. Rue De La Braie; 6. Rue De La Senne; 7. Rue De Lisbonne; 8. Rue De Padoue - Parvis St. Antoine; 9. Rue Haute.



1. Lange Ridderstraat; 2. Regentstraat; 3. Zuidpark; 4. Bredestraat; 5. Bisschopstraat.



1. Rue De La Bienfaisance; 2. Rue De La Brèche Aux Loups; 3. Rue De Lacaille; 4. Rue De Moscou; 5. Rue D'orsel; 6. Rue Du Rivoli; 7. Rue Du Rocher; 8. Rue Du Temple; 9. Rue Elisa Lemonier; 10. Rue Hermel; 11. Rue Ferdinand Flocon; 12. Rue De Florence; 13. Rue De Capitaine Lagache; 14. Rue Dautancourt; 15. Rue Bignon; 16. Place De Fêtes, Belleville; 17. León Claudel; 18. Boulevard De Reuilly.



Mapamento das ruas observadas correspondentes às seis cidades visitadas. [Link do Mapa.](#)

da observação e análise: reflexões

Ainda que considere um período de exploração breve, a oportunidade de visitar estas cidades, que é realizada subsequentemente, permite ter uma leitura ampla e vasta sobre a pertinência das intervenções e dos programas em curso. Reconhece-se o caráter operativo na aplicação destes mesmos programas municipais e confirma-se a mudança sistémica sentida nas várias cidades que se debatem sobre a sua mobilidade (Bertolini 2020, p.735), para explorar a pluralidade dos usos da rua, para lá das deslocações, as suas atividades (Von Schönfeld & Bertolini, 2017, p.49, Casas-Valle et al., 2023, p.93).

Considera-se, com esta observação, bastante relevante poder percorrer a cidade para poder observar as suas diversas dinâmicas e recolher observações mais empíricas. No período em que decorrem estas visitas, era publicada a notícia de que “Paris iria fechar 500 ruas ao trânsito”. Esta notícia traz a reflexão de que existem uma discussão e mediação em torno da mobilidade e da sustentabilidade, porém, quando falamos destas cidades, teremos que compreender a sua escala e o que representam estas medidas. Em parte, esta investigação contribui para o entendimento dessa mesma escala.

A experiência *in loco* tornou igualmente possível reconhecer outras intervenções relevantes na cidade, que suscitam abordagens complementares, como os programas espalhados pelo território, entre os quais o Paris Breathe, em Paris, ou o *Obrim carrers*, em Barcelona.

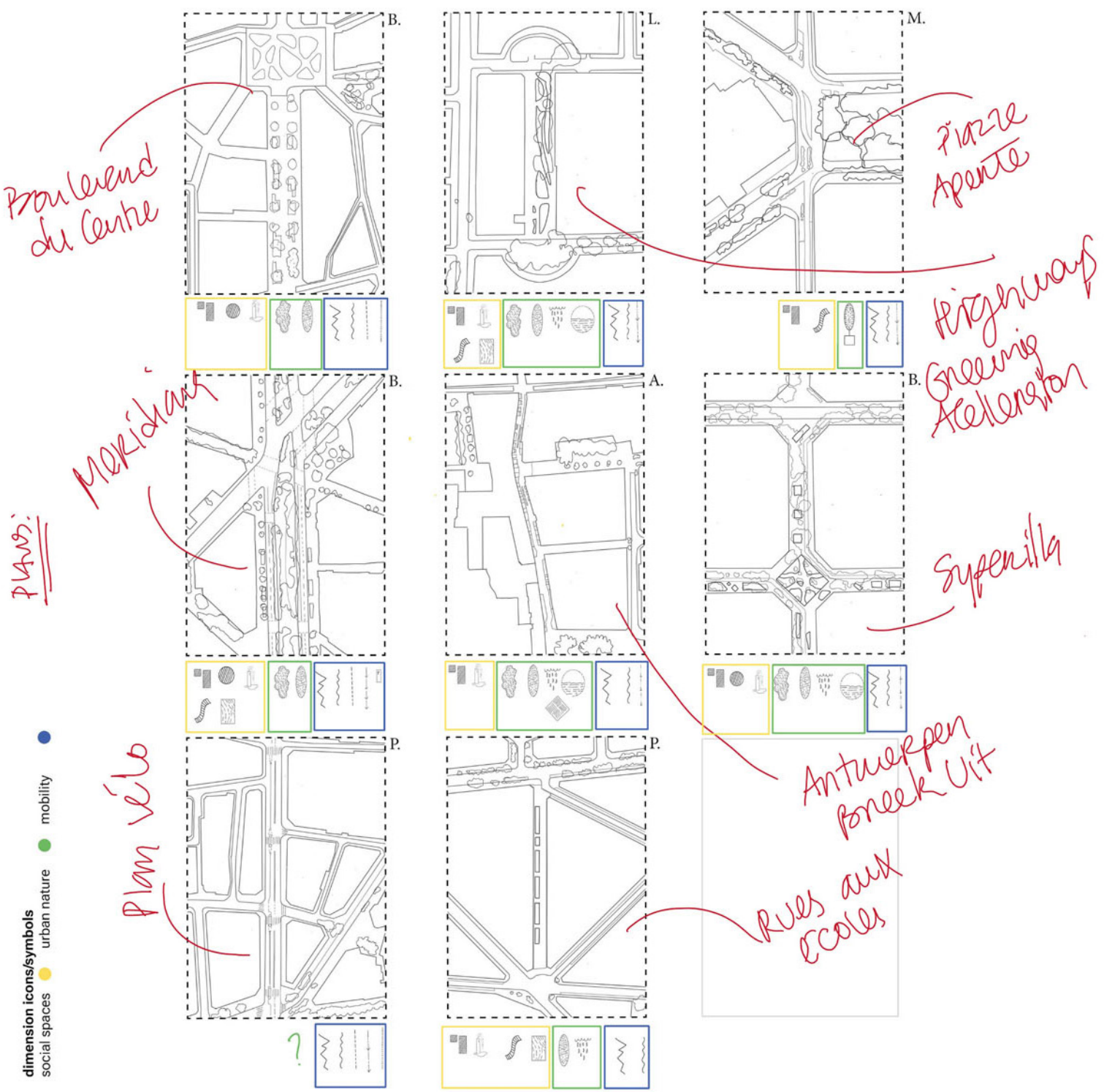
As conversas, visitas às ruas e encontros permitiram ainda melhor compreender os programas e as estratégias e pessoas que estão envolvidas. Reforçaram a ideia de que estas abordagens partem de políticas públicas e visões muito consolidadas, com linhas orientadoras muito estruturadas, respeitando o tempo de duração e a operacionalização das intervenções. Resultam de planos certamente ‘arrojados’, mas que no entanto estão dispostos a atuar num gesto de “learning by doing” e “doing by learning” como (Holscher &

Frantzeskaki, 2021, p.8) mencionam no que trata de entender que estas soluções podem servir da cidade como laboratório, e para compreender que forma se trabalha para um contexto urbano mais resiliente no futuro (Evans et al. (2016, p. 1; Holscher & Frantzeskaki, 2021, p.3).

As conversas permitem compreender melhor a lógica dos toolkits e dos critérios que acompanham estes programas. Estes estabelecem a priori a introdução de uma nova gramática espacial quer nos seus elementos e materialização, quer na redefinição das tipologias e confirmam a importância de trabalhar sob estes métodos para obter uma melhor operacionalização.

A partir daqui compreendem-se vários princípios que corroboram a investigação e revisão da literatura, permitindo analisar as abordagens informais e mais elásticas das ruas, redistribuindo o espaço (Bendiks & Degros, 2019, p.25) e servindo a vários usos, além da mobilidade (ou de uma forma), e as intervenções e apostas na procura por desimpermeabilizar e criar condições para as infraestruturas verdes. Observam-se ainda tendências convergentes, concretamente nas apostas no urbanismo tático: práticas que sejam eficazes e menos custosas na intervenção e que resultem também em gestos exploratórios e de teste.

Estas reflexões foram sendo entendidas ao longo das visitas, mas só conseguiram ser compreendidas no final desta visita de campo. É a partir daqui que a leitura e compreensão da transformação das ruas, resultantes dos programas municipais, se tornam mais evidentes. Por isso, mais tarde, e como resultado desta visita, surgem essas associações de conceitos e exemplos ilustrativos (ver página seguinte), bem como os esquemas de síntese, que representam o levantamento dos materiais e soluções ou traduzem o discurso patente das intervenções e das lógicas dos programas.



Esquema das ruas inseridas nos respetivos programas e analisadas segundo várias dimensões - Social, Natureza Urbana e Mobilidade - princípios definidos para a investigação.

elasticity

Making spaces for elasticity means to facilitate that people can experience engagements on every step of this continuum from "active" to passive interaction. Architecturally, it suggests the integration of spatial situations with varying degrees of openness or exposure towards the wider context.

Hauderowicz & Serena, 2020, p.64



Rue de la Brèche aux Loups, Paris

“de-hardening”

Prompted by more extreme rainfall events caused by climate change, cities specifically address the problem of rainwater run-off from sealed surfaces such as streets. In addition, streets form vast non-absorbent surfaces contributing significantly to the urban heat island (UHI) effect.

Furchtlehner et al., 2022, p.8



Consell de Cent, Rocafor, Barcelona



Carrer de Roc Boronat, Poblenou, Barcelona



Regentstraat, Antwerpen

active mobility

These innovative design principles for public space require traffic flows passing through these areas to have a certain degree of informality and to an increased quality of life in urban areas.

Bendiks & Degros, 2019, p.25



Bredestraat, Antwerpen



Rue du Rivoli, Paris

city as a laboratory

Urban experimentation or real-world laboratories have become process tools to facilitate co-creative and innovative solution finding processes that empower actors to deal with urban problems, for example related to mobility, regeneration, community resilience or green job creation (...).

Hölscher & Frantzeskaki, 2021, p.6

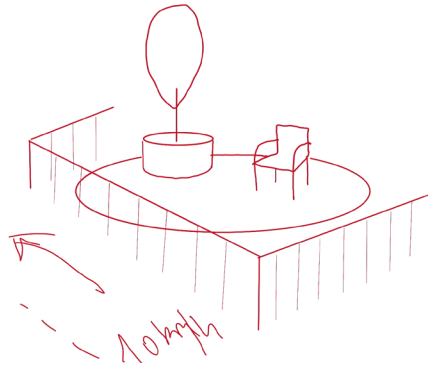


Rue de Lobau, Paris (Paris Respire)



Carrer de la Creu Coberta / N-340, Barcelona

1. Carrer de Provença



A lot of bicycles parked

SPEED RESTRICTION DUE TO ...

local 30 km/h

BUFFER ZONE BETWEEN CYCLE LANE + ROAD AND PARKING FOR:

- BICYCLE
- MOTORCYCLE
- LOGISTICS
- DISABLED
- EMERGENCY



ESTRUTURA DE SOMBREAMENTO NA ENTRADA

ALARGAMENTO DO PASSARILHO

FLOWER POTS



FENCES

FLOWER POTS

WORKED AS BARRIERS/LIMITS

PAINTING TO CREATE THE SPACE TO STAY

LONG BENCH TO HAND ON

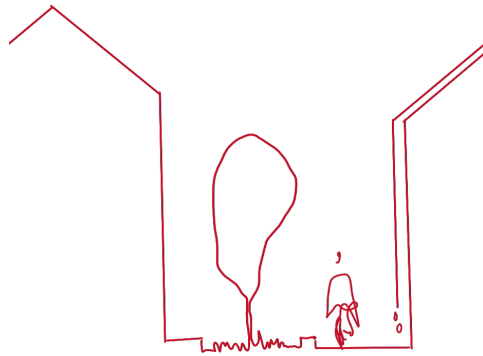
CHAIR

ELEMENTS TO PLAY

CHAIR

AREA OF XAMPER

2. Lange Ridderstraat



Desenhos de observação - levantamento dos elementos da rua e esquema-síntese da intervenção:

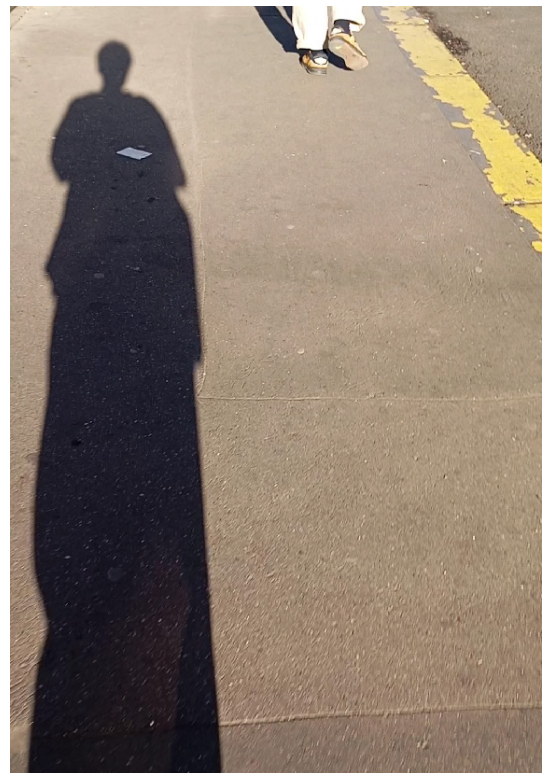
1. Carrer de Provença, Protegim les escoles, Barcelona
- 2) Lange Ridderstraat, Antwerpen Breekt Uit, Antuérpia

Partindo de um reflexão mais informal e sensorial, e, em contraste com o contexto de algumas cidades portuguesas, podemos entender como estas alterações ou configurações do espaço da rua, que resultaram de várias medidas políticas, além dos programas em estudo, conferem à cidade outras formas de estar, manifestados nas atividades do quotidiano e cenários de sociabilidade, na ausência de ruído, que se sente sobretudo, porque o volume de tráfego foi reduzido, mas também a sua velocidade (muitas das áreas visitadas têm um limite de circulação de 30km/h).

Uma reflexão fundamental a partir desta visita terá sido entender as medidas e acções para a definição de um programa, que se estende por toda a cidade ou que tem essa mesma ambição, assente numa mudança de paradigma, de ter intervenções significativas, quer no seu número, como é o caso de Paris ou Barcelona, que servem as ruas das escolas ou na forma como se deseja reestruturar a cidade manifesto em Antuérpia. Dotar a cidade de vários lugares reconhecíveis (até pela sua

população) como espaços mais habitáveis, seguros e confortáveis.

Parte essencial deste período e método de investigação foi usar o caminhar como ferramenta. Calcorrear a cidade é uma experiência empírica, porém fundamental para nos debatermos sobre a mesma. Um campo aberto de experimentação e de aproximação, que começa precisamente pelo ato de caminhar e que também se tem apoiado como metodologia para as novas lógicas de transformação das cidades (Avilla-Royo, 2023). Tais práticas já haviam sido demonstradas pelas 'Jane Walks', Critical Mass ou pelas deambulações e derivas do movimento situacionista.



Caminhar, Paris.

referências

1. Ajuntament de Barcelona (n.d.). OBRIM CARRERS IS BACK EVERY WEEKEND. Barcelona Mobility and Transport. <https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/obrim-carrers>
2. Avila-Royo, R. (2023). Collaborative Tools for Community Architecture. Arquine.
3. Hölscher, K., & Frantzeskaki, N. (2021). Perspectives on urban transformation research: transformations in, of, and by cities. *Urban Transformations*, 3(1), 2.
4. Bertolini, L. (2020). From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility?. *Transport reviews*, 40(6), 734-753.
5. Casas-Valle, D., Oliveira, I., & Dias, B. C. (2023). The Future Design of Streets. Lab2PT Laboratório de Paisagens, Património e Território.
6. Degros, A., Bagarić, A., Bauer, S., Radulova-Stahmer, R., Stefan, M., & Schwab, E. (Basics of Urbanism. 12 Notions of Territorial Transformation). 2021. Park Books.
7. Evans, J., Karvonen, A., & Raven, R. (2016). The experimental city: New modes and prospects of urban transformation. In *The experimental city* (pp. 1-12). Routledge.
8. Lusa, A., & Expresso (2025, March 24). Paris vai fechar 500 ruas ao trânsito e acabar com 10 mil lugares de estacionamento: Medida foi aprovada num referendo votado pelos cidadãos. Expresso. <https://expresso.pt/internacional/2025-03-24-paris-vai-fechar-500-ruas-ao-transito-e-acabar-com-10-mil-lugares-de-estacionamento-medida-foi-aprovada-num-referendo-votado-pelos-cidadaos-7618a7ef>
9. Ville de Paris (2025, November 5). Paris Respire. PARIS. <https://www.paris.fr/pages/paris-respire-2122>
10. Von Schönfeld, K. C., & Bertolini, L. (2017). Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility. *Cities*, 68, 48-55.

plano da missão

Travel Costs for Case-Studies Mission - PhD Research

Research by Catarina Breia Dias

School of Architecture, Art And Design at the University of Minho and Land scapes, Heritage and Territory Laboratory (Lab2PT)

Advisors Ivo Oliveira and Daniel Casas-Valle

Partnership the Future Design of Streets Association

TRANSPORTS							ACCOMODATION			
one-way	connections		date	schedule	time travel	transport	price €	working days	house / to book	price €
Porto	Barcelona	Porto - Barcelona El Prat	14.03.2025	10:40 - 13:25	1h45	ryanair	68,67			
Barcelona	Lyon	Barcelona Sants - Lyon Part-Dieu	20.03.2025	8:19 – 13:20	5h01	renfe	55 7		home	0
Lyon	London	Lyon Part-Dieu - Paris Gare de Lyon	23.03.2025	08:38 - 10:36	1h58	ouigo	39 2		home exchange	0
		Paris Gare du Nord - London St Pancras	23.03.2025	12:09 - 13:31	2h21	eurostar	120 5		home exchange	0
London	Brussels	London St Pancras - Bruxelles Midi	27.03.2025	17:04 - 20:05	2h01	eurostar	86,1 8		home	0
Brussels	Paris	Bruxelles Midi - Paris Gare du Nord	05.04.2025	10:13 - 11:35	1h22	eurostar	40,95 9		home exchange	0
Paris	Porto	Paris Beauvais - Porto	13.04.2025	21:05 - 22:00	2h05	ryanair	140,06			
						amount	549,78 31	amount		0
									total	549,78
									cost per day	17,73

*price consultation - 24.01.2025

*payments - february 2025



Universidade do Minho
Escola de Arquitetura, Arte e Design



Catarina Breia Dias

Visita de campo em diversas cidades europeias, no âmbito da investigação de doutoramento em Cidades e Território na Escola de Arquitetura, Arte e Design da Universidade do Minho, com o apoio da associação the Future Design of Streets.

março - abril 2025