

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.

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

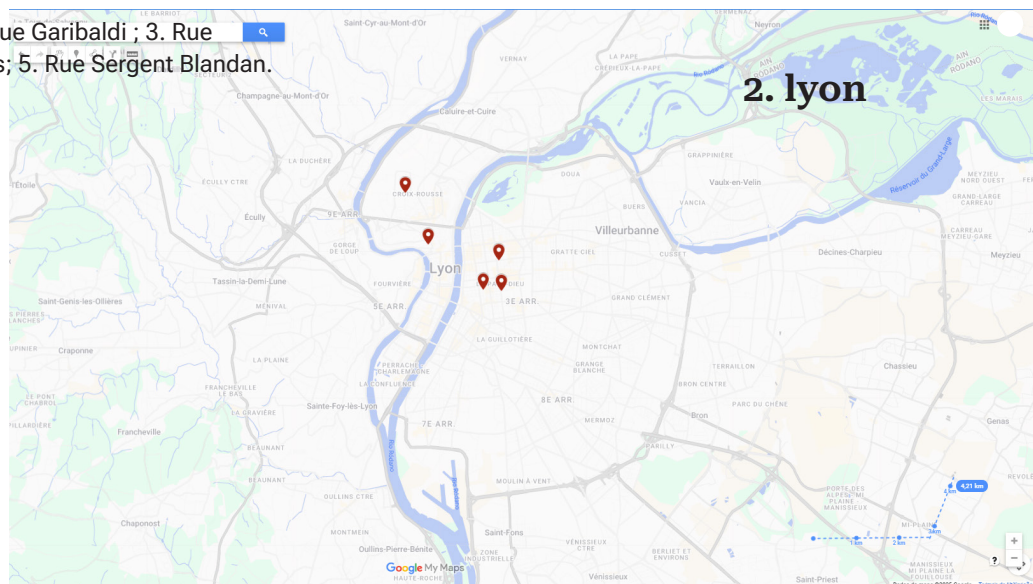
Roteiro da visita de campo de acordo com cidades e conversas e encontros.

mapeamento das ruas observadas

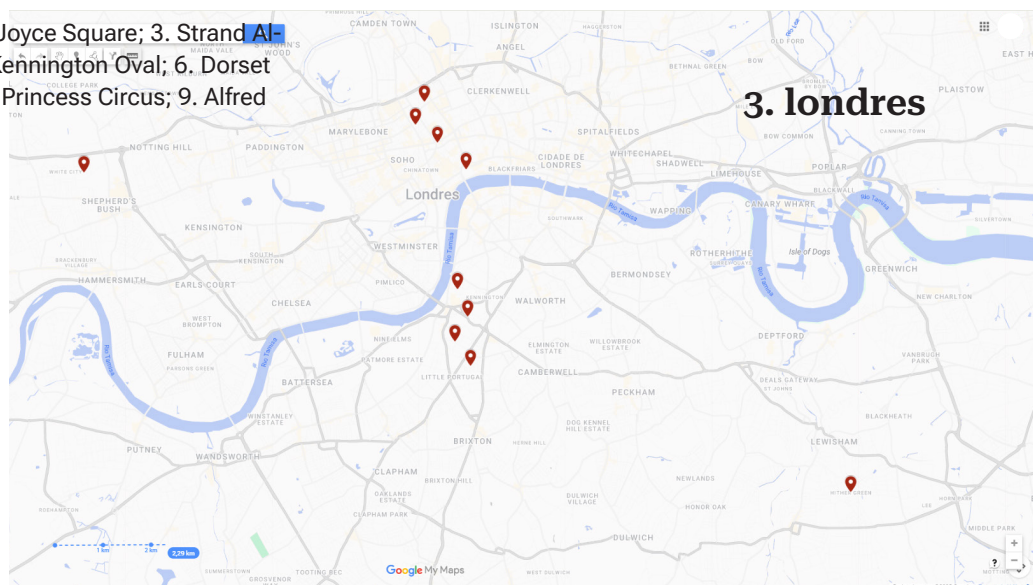
1. Carrer D'Almeria; 2. Carrer Del Comte Borrel; 3. Carrer Del Comte Borrel (Eixample, Superilla); 4. Carrer Dels Almogavérs; 5. Consell Del Cent (Eixs Verts); 6. Cristobal De Moura; 7. Escola Francesc Maciá; 8. Escola Lavínia; 9. Escola Entença; 10. Avinguda Meridiana; 11. Poblenou, Superilla; 12. Sant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



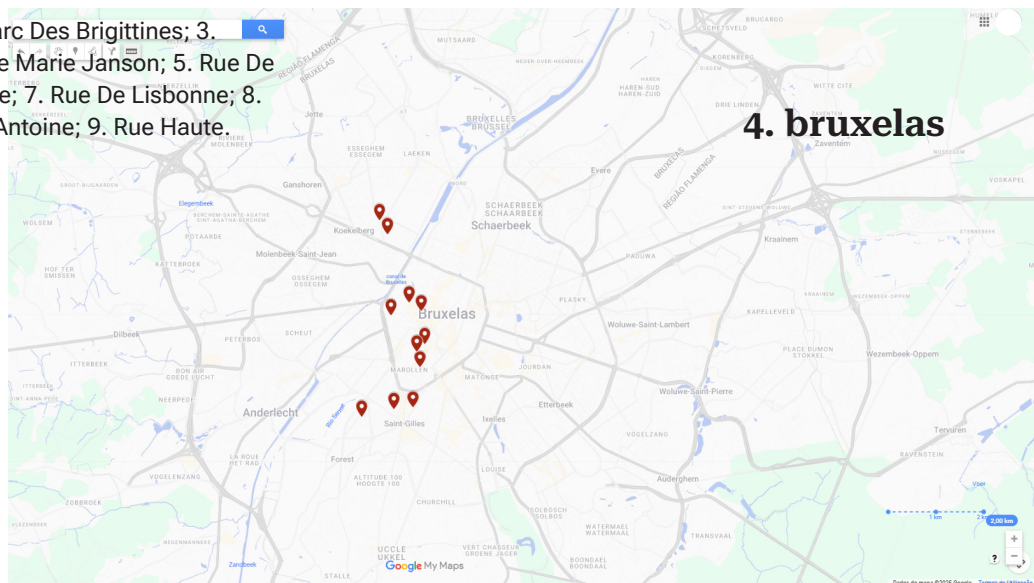
1. Rue De La Part-Dieu; 2. Rue Garibaldi ; 3. Rue Vauban; 4. Rue Henri Gorjus; 5. Ruè Sérgent Blandan.



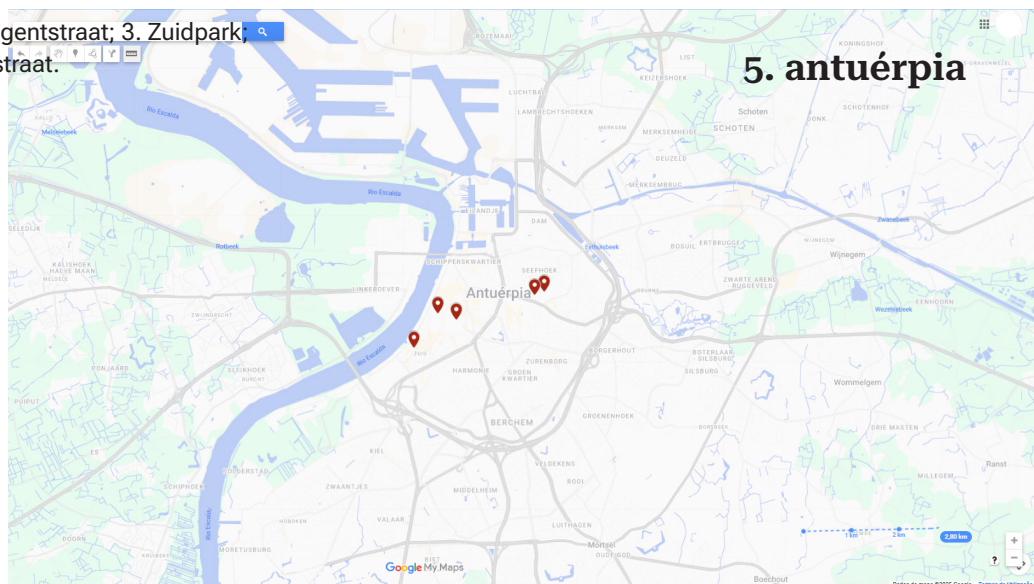
1. Vauxhall Walk; 2. Bridget Joyce Square; 3. Strand Al-dwych; 4. Hither Green; 5. Kennington Oval; 6. Dorset Road; 7. Van Gogh Walk; 8. Princess Circus; 9. Alfred Places; 10. Gordon Square.



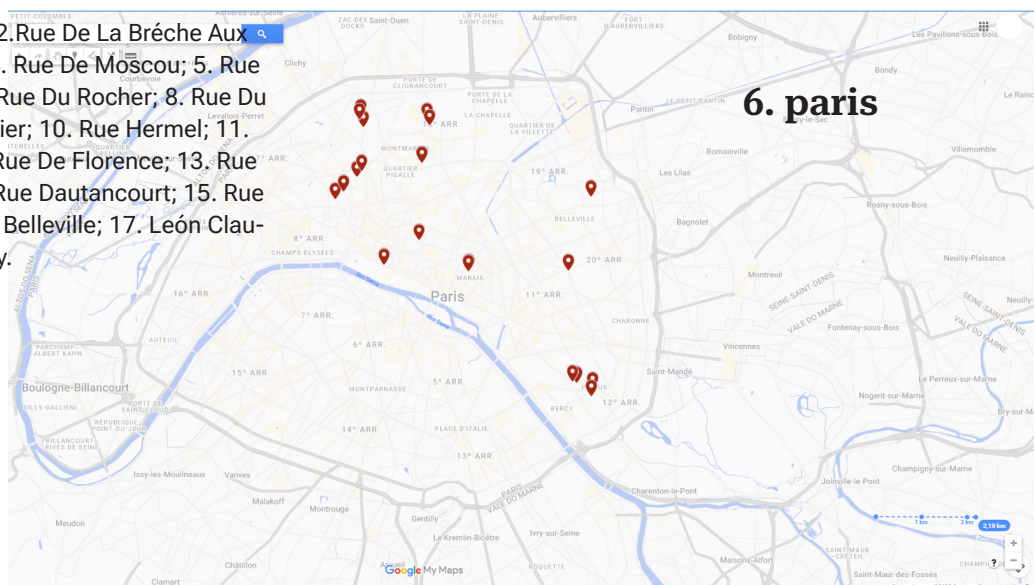
1. Boulevard Anspach; 2. Parc Des Brigittines; 3. Skatepark Chapelle; 4. Place Marie Janson; 5. Rue De La Braie; 6. Rue De La Senne; 7. Rue De Lisbonne; 8. Rue De Padoue - Parvis St. Antoine; 9. Rue Haute.



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.

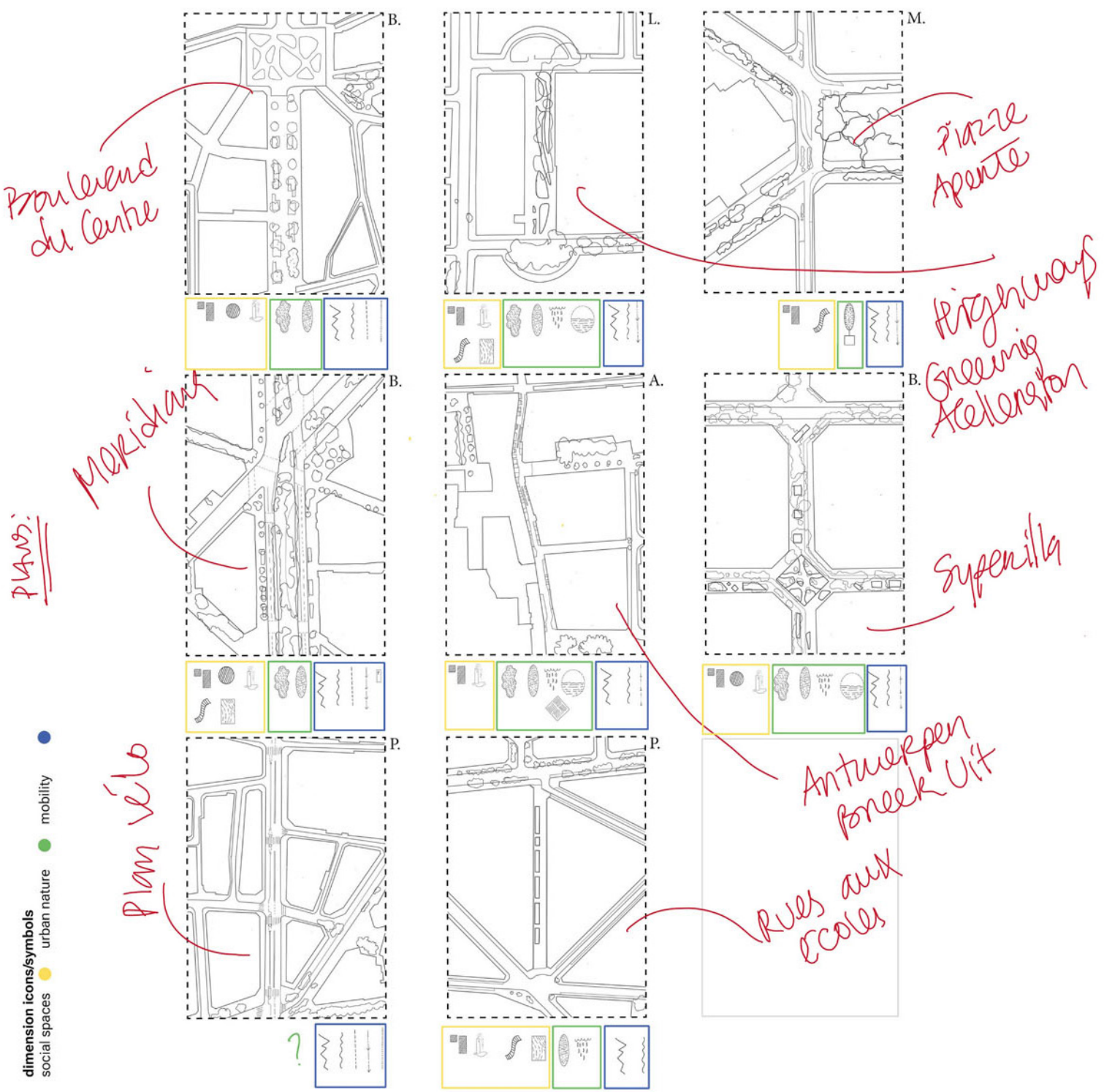
As conversas, visitas às ruas e encontros permitiram ainda melhor compreender os programas e as estratégias e pessoas que estão envolvidas. Reforçaram a ideia de que estas abordagens partem de políticas públicas e visões muito consolidadas, com linhas orientadoras muito estruturadas, respeitando o tempo 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



Carrer de Roc Boronat, Poblenou, Barcelona

“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



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

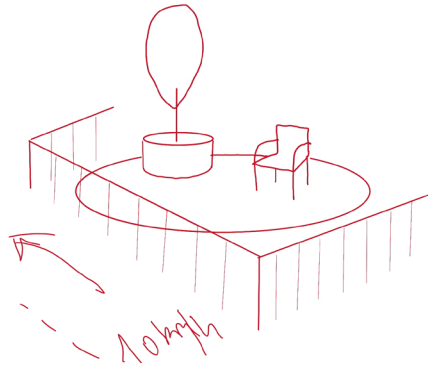


Rue de Lobau, Paris (Paris Respire)



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 SOMBRAMENTO 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

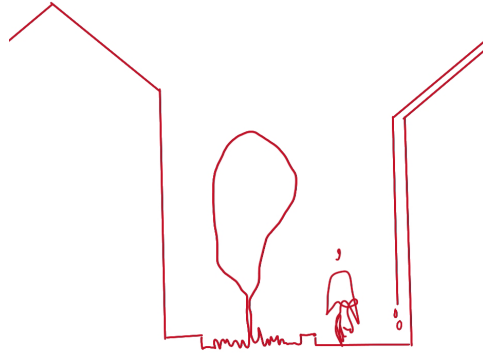
CHAIR

ELEMENTS TO PLAY

CHAIR

AREA OF XAMPER

2. Lange Ridderstraat



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

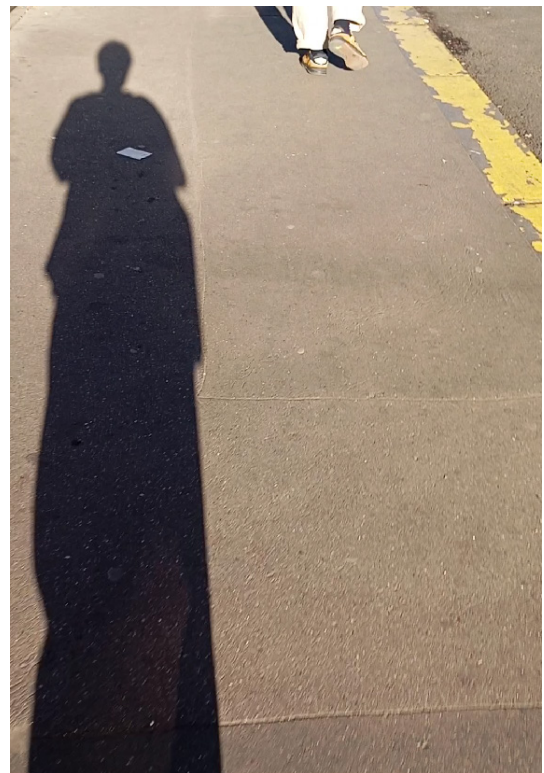
1. Carrer de Provença, Protegim les escoles, Barcelona
- 2) Lange Ridderstraat, Antwerpen Breekt Uit, Antuérpia

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.



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