Futuro Sustentável

Diagnóstico de Ambiente do Grande Porto

(Versão para discussão pública)

Mobilidade e qualidade do ar

Outubro de 2005

Promotor

Equipa técnica

Abreviaturas

Sigla	Designação
CCDR-N	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
CO	Monóxido de carbono
CO_2	Dióxido de carbono
DPSIR	Modelo que integra forças motrizes, pressões, estado, impacte e respostas
EDEC	Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário
ENDS	Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável
GC	Grupo Coordenador
GEA	Grupo de Estudos Ambientais da Escola Superior de Biotecnologia da Universidade Católica Portuguesa
GEE	Gases com efeito de estufa
GTT	Grupos de Trabalho Temáticos
hab.	Habitante
O_3	Ozono
PDM	Plano Director Municipal
PNPOT	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território
STCP	Sociedade de Transportes Colectivos do Porto
SWOT	Análise de pontos forte, pontos fracos, oportunidades e ameaças
UITP	União Internacional de Transporte Público

A sondagem posteriormente realizada veio confirmar a maior parte das conclusões a que se havia chegado mas, simultaneamente, teve a virtude de ser representativa da população do Grande Porto com uma margem de erro de apenas 2,1 % (para um nível de confiança de 95 %). *Facilitar a circulação a pé e o acesso a pessoas com dificuldades* foi considerada a terceira questão mais importante. A construção de uma rede de ciclovias obteve um resultado menos expressivo, o que provavelmente está relacionado com o facto de não haver tradição no país em usar este meio de transporte – o que, por sua vez, cria uma ideia de descrença na sua efectividade. Por outro lado, apontou a necessidade de se investir na oferta de *transportes públicos*.

Para além do contributo da participação pública, a decisão sobre os tópicos a diagnosticar obedeceu também a outros critérios, designadamente a sua relevância ao nível regional e a pertinência do contributo do Futuro Sustentável para a sua resolução. O GC concordou que, face aos dados existentes, o tema mobilidade deveria ser analisado conjuntamente com o da qualidade do ar e que, especificamente, se deveria pormenorizar a análise sobre as ciclovias e sobre a mobilidade a pé. Esta conclusão resultou do facto de existirem actualmente diversos esforços no âmbito da promoção do transporte público (Metro do Porto, reformulação da rede da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto e Autoridade Metropolitana dos Transportes[2]), o que dificilmente deixaria algum espaço de manobra ao projecto para poder contribuir neste domínio. Por outro lado, faz todo o sentido encarar o reforço da mobilidade a pé em conjunto com uma rede de ciclovias, porquanto se tratam dos dois meios de transporte mais amigos do ambiente, e visto que do seu planeamento comum se podem retirar interessantes sinergias.

A relação entre ambas as formas de mobilidade e o ordenamento do território não será tratada com profundidade. Apesar da evidente ligação, aliás reforçada nas reuniões do GTT, considerou-se que este planeamento a uma escala mais fina é fundamentalmente de âmbito municipal e que dificilmente o Futuro Sustentável poderia contribuir para a alteração dos procedimentos instalados nas autarquias numa área tão sensível quanto o Plano Director Municipal (PDM).

A selecção dos temas prioritários resultou, portanto, de uma análise eminentemente intelectual. Não seria possível, nem faria sentido, empregar fórmulas matemáticas para o efeito. As discussões ocorridas no seio do GC e do GTT visaram enquadrar o contributo imprescindível da participação pública nos objectivos do projecto para que a melhor opção fosse tomada.

[2] Muito embora, como é sabido, não esteja verdadeiramente operacional e se desconheçam os resultados da sua criação.

Tabela 1 – Tipo de indicadores em cada componente do modelo DPSIR.

Sigla	Designação
Forças motrizes	Descrevem tendências sociais, demográficas e económicas nas sociedades e as correspondentes mudanças de estilos de vida, os níveis gerais de consumo e os padrões produtivos. As principais forças motrizes são o crescimento da população, a evolução das necessidades da sociedade e o desenvolvimento das suas actividades.
Pressão	Descrevem tendências na emissão de substâncias (agentes físicos, químicos e biológicos), a utilização dos recursos naturais e o uso do solo pelas actividades humanas. As pressões exercidas pelas sociedades são transformadas numa variedade de processos que por sua vez se manifestam em alterações do estado do ambiente. São exemplos as emissões de dióxido de carbono (CO_2), o uso de pedra, gravilha e areia para a construção civil e a quantidade de solo usado em operações de terraplanagem para a construção de estradas.
Estado	Descrevem quantitativa e qualitativamente fenómenos físicos (como a temperatura), fenómenos biológicos (como a acumulação de peixe) e fenómenos químicos (como concentrações de CO_2 no ar ambiente) numa determinada área geográfica. Estes indicadores podem, por exemplo, descrever os recursos florestais e a vida selvagem existentes, a concentração de fósforo e enxofre nos lagos ou o nível de ruído na vizinhança de aeroportos.
Impacte	Descrevem alterações nas condições do estado de equilíbrio do ambiente. Os efeitos das acções do homem sobre o ambiente ocorrem numa sequência que é necessário compreender globalmente. Um exemplo deste facto é a poluição atmosférica causada pelas actividades humanas, como os transportes e a indústria. Este fenómeno pode causar alterações no balanço da radiação (um efeito primário e um indicador de estado), que pode, por sua vez, provocar um aumento na temperatura do planeta (um efeito secundário e também um indicador de estado). Este aumento da temperatura pode desencadear um aumento do nível das águas do mar (um efeito terciário e um indicador de estado) que, por sua vez, pode conduzir à perda de biodiversidade terrestre (a qual é um indicador de impacte). Na sua estrita definição, os impactes são apenas os parâmetros que reflectem directamente alterações em funções ambientais de uso pelo Homem.
Resposta	Descrevem reacções de grupos ou indivíduos na sociedade, bem como esforços do Governo para prevenir, compensar, melhorar ou adaptar-se a mudanças no estado do ambiente. Algumas respostas sociais podem ser vistas como forças motrizes negativas, uma vez que apontam para o redireccionamento de hábitos prevalecentes no consumo e padrões de produção. Outras respostas apontam para o aumento da eficiência de produtos e processos, estimulando o desenvolvimento e a penetração de tecnologias limpas. Alguns exemplos de indicadores de resposta são a quantidade de automóveis com conversores catalíticos, as taxas de reciclagem de resíduos domésticos e os custos ambientais associados à adopção de novas tecnologias de produção.

O modelo DPSIR faz uma análise descritiva focalizada em elementos individuais no sistema económico, social e ambiental, e nas relações dinâmicas entre estes elementos (Figura 7).

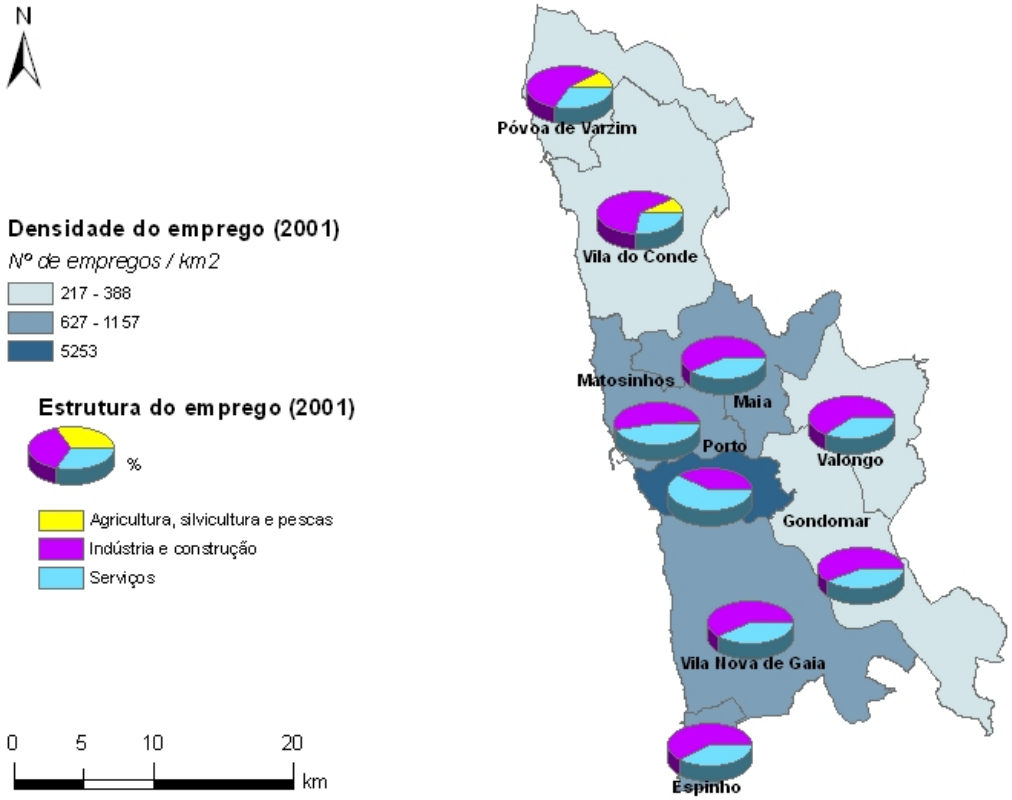


Figura 19 – Densidade do emprego (Fonte: INE, 2004b).

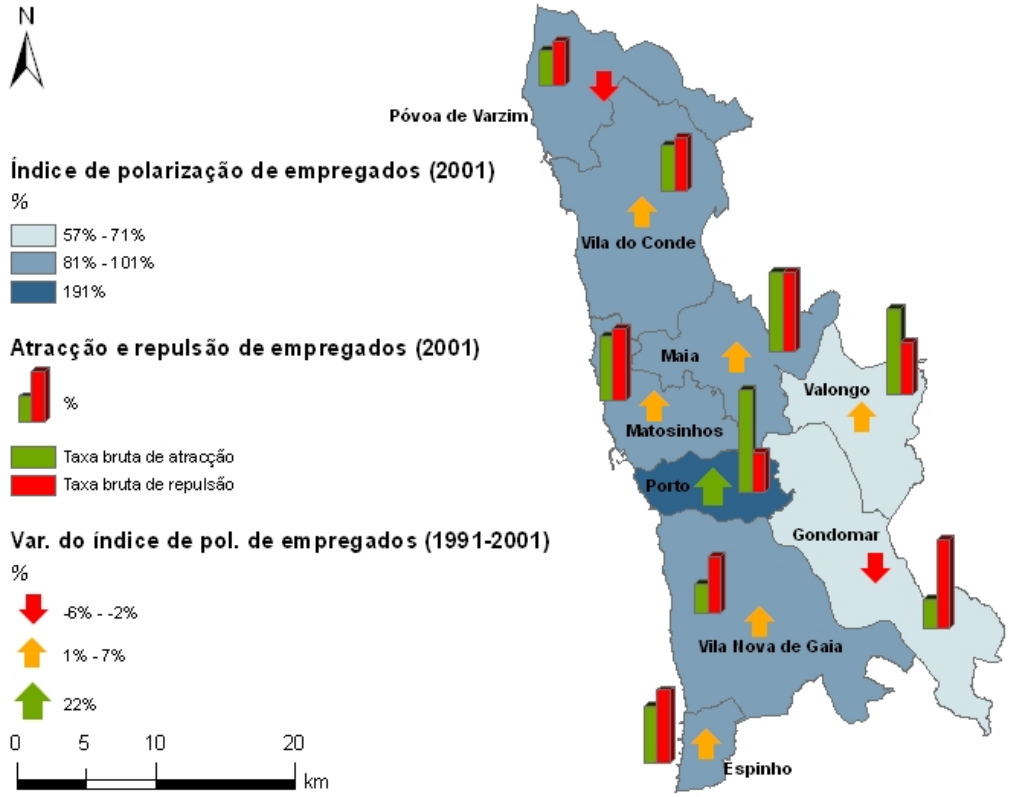


Figura 20 – Índice de polarização de empregados (Fonte: INE, 2003).

O autocarro assume-se como o segundo modo de transporte mais utilizado nas ligações interconcelhias, nomeadamente entre os concelhos da primeira coroa periférica (Porto, Maia, Matosinhos, Gondomar, Valongo e Vila Nova de Gaia), entre os concelhos da Póvoa de Varzim e Vila do Conde e ainda nas ligações de Espinho a Vila Nova de Gaia (Figura 27). Provavelmente devido às condições socioeconómicas da população, é no Porto, Gondomar e Valongo que se usa mais o transporte colectivo (ainda que estes dois últimos concelhos registem as maiores perdas).

O comboio constitui o segundo modo de transporte mais utilizado pelos residentes nos concelhos da periferia (Espinho, Póvoa de Varzim e Vila do Conde) e entre estes e o concelho do Porto. O motociclo ou a bicicleta são mais utilizados entre os concelhos da Maia e Vila do Conde.

Andar a pé constitui a segunda escolha nas ligações intraconcelhias, excepto para os residentes nos concelhos do Porto e de Espinho, em que a utilização do autocarro e do automóvel assumiu essa posição, respectivamente.

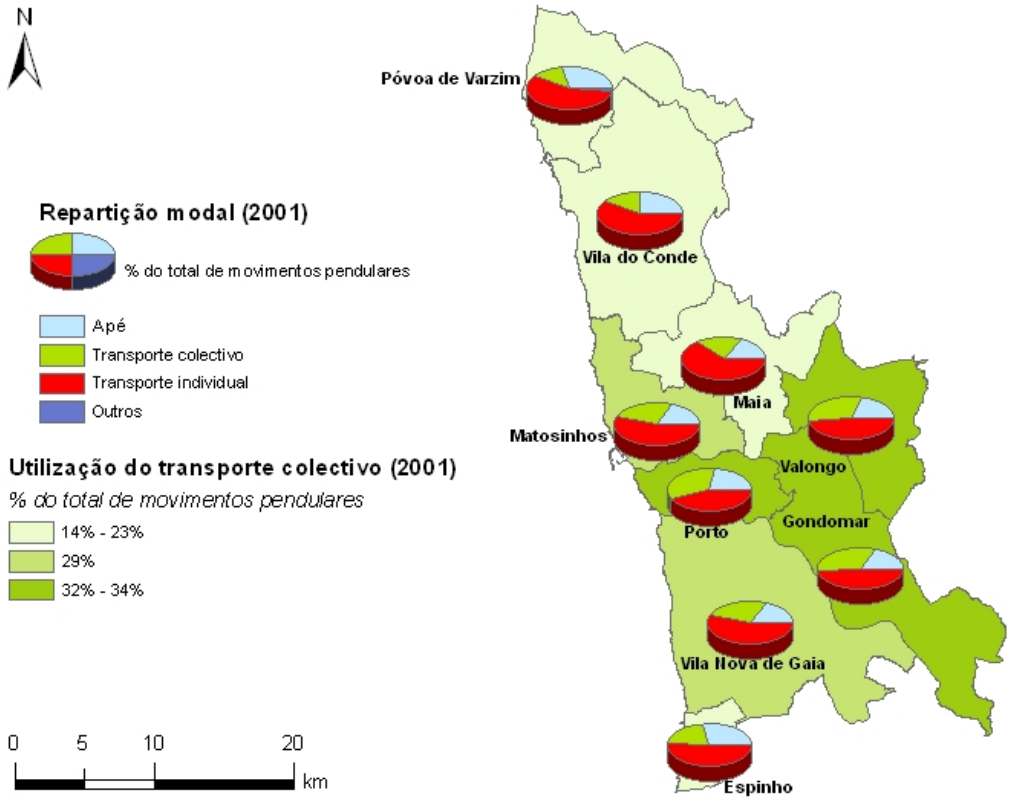


Figura 27 – Repartição modal (Fonte: INE, 2003).

A utilização do automóvel é representada na Figura 28 à escala da subsecção estatística.

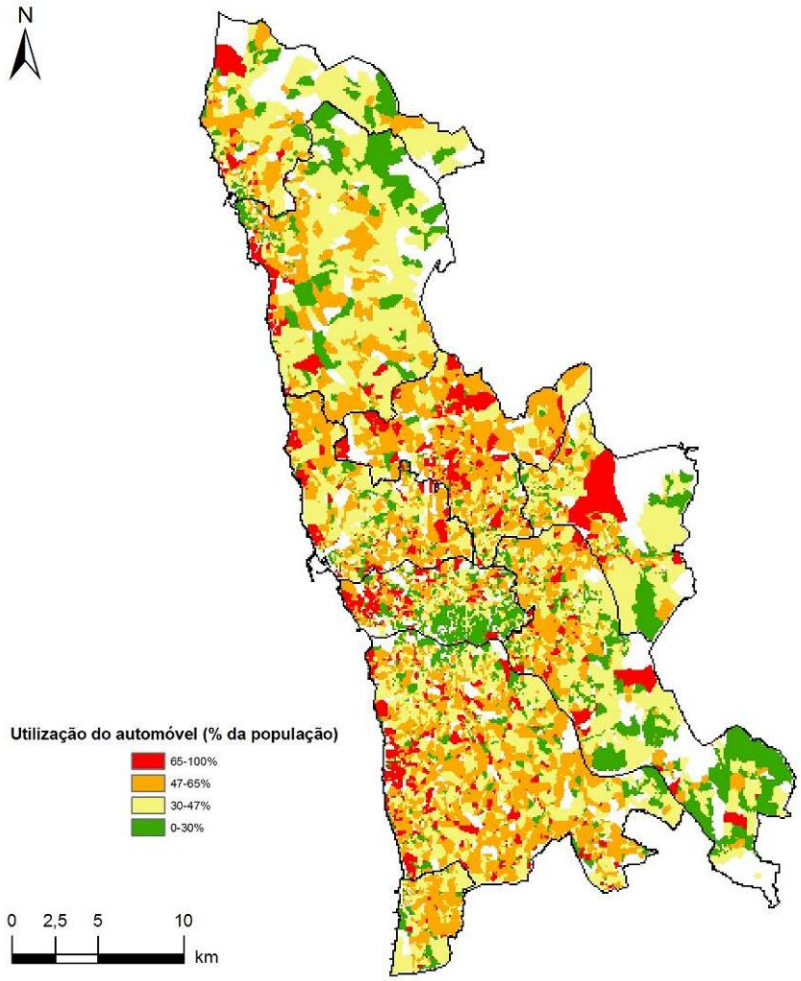


Figura 28 – Utilização do automóvel (Fonte: INE, 2004c).

Nos concelhos do Porto e Vila Nova de Gaia existem dados de 2004 que permitem conhecer melhor as dinâmicas nestas cidades (Figura 29 e Figura 30). Apesar das metodologias serem diferentes, podemos comparar estes dados com os do Instituto Nacional de Estatística, de 2001. Há a registar um aumento da utilização do transporte colectivo no Porto (de 32 para 34 %) mas uma diminuição em Gaia (de 29 para 22 %); e uma redução no transporte individual: de 45 para 34,1 % no Porto e de 54 para 48 % em Vila Nova de Gaia. A circulação a pé subiu consideravelmente: de 22 para 30,8 % no caso do Porto e de 16 para 29 % em Gaia. Todas estas mudanças são muito elevadas e é altamente provável que, pelo menos em parte, sejam reflexo das diferentes metodologias adoptadas nos inquéritos.

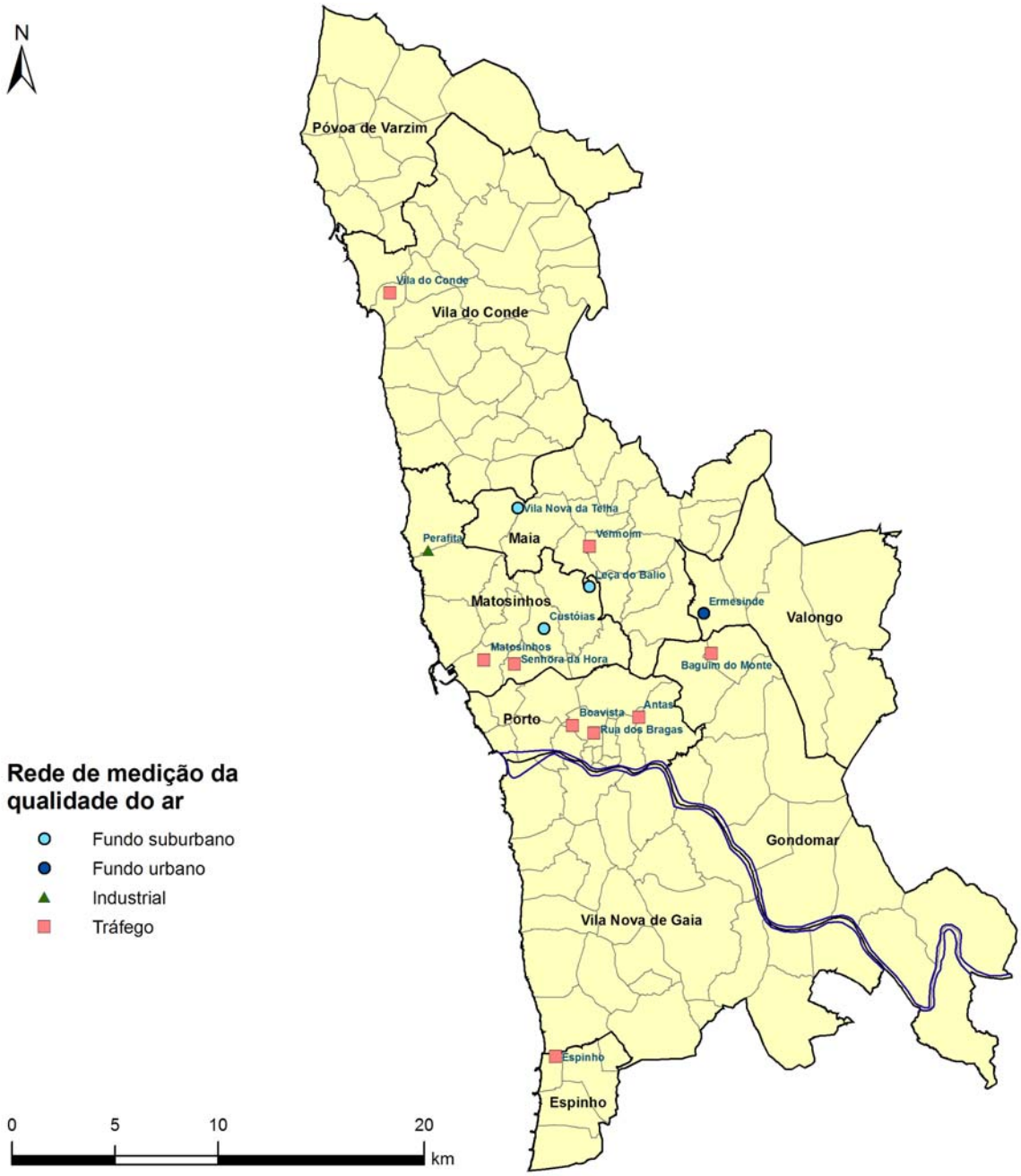


Figura 38 – Rede de medição da qualidade do ar no Grande Porto.

A Universidade Fernando Pessoa, através do grupo de trabalho coordenado pelo Prof. Nelson Barros, tem vindo a proceder à modelação das emissões poluentes do tráfego rodoviário, trabalho que apresentou ao concurso “Pensar o Grande Porto” (alcançando em segundo lugar numa das vertentes) e no Fórum “Ambiente no Grande Porto”. Alguns dos mapas produzidos são mostrados na Figura 39.

estimativas europeias recentes, entre 10 a 18 milhões de pessoas estão expostas a elevadas concentrações de poluentes atmosféricos, situação para a qual o sector dos transportes contribui significativamente (Projecto SUTRA, 2005).

A redução da utilização do automóvel torna-se assim uma necessidade e condição para a melhoria da mobilidade e acessibilidade aos principais centros urbanos. Várias cidades europeias como Amesterdão, Barcelona, Copenhaga, Edimburgo, Estrasburgo, etc. demonstraram que uma diminuição do uso do automóvel individual é um objectivo razoável e desejável para a manutenção da qualidade de vida nas cidades. Para isso, utilizaram estratégias como o incentivo ao uso dos transportes públicos, da bicicleta e da partilha de veículos, mas também medidas que restringem a circulação do automóvel.

Em 1991, uma sondagem realizada pela UITP na União Europeia indicava que, em média, 83 % dos europeus são favoráveis a que os transportes públicos beneficiem de um tratamento preferencial em relação ao automóvel. No entanto, estes não constituem a única alternativa.

No Norte da Europa, em países como a Dinamarca, Alemanha, Finlândia, Luxemburgo e Holanda, a utilização da bicicleta é considerada como uma peça importante do sistema de transportes. Na Holanda existem cerca de mais bicicletas do que habitantes, enquanto em Portugal é de apenas um quarto. A mesma tendência observa-se nas distâncias percorridas. Na Holanda, a cifra atinge os 1019 km / hab.ano, cerca de trinta vezes superior à distância percorrida em Portugal (Figura 44).

QUILOMETRAGEM PERCORRIDA EM BICICLETA NA UNIÃO: 70 MIL MILHÕES DE KM POR ANO

	Bélgica	Dinamarca	Alemanha	Grécia	Espanha	França	Irlanda	Itália	Luxemburgo	Países Baixos	Áustria	Portugal	Finlândia	Suécia	Reino Unido
Vendas em 1996	425 000	415 000	4 600 000	240 000	610 000	2 257 000	120 000	1 550 000	20 000	1 358 000	630 000	380 000	230 000	420 000	2 100 000
Parques de bicicletas	5 000 000	5 000 000	72 000 000	2 000 000	9 000 000	21 000 000	1 000 000	25 000 000	178 000	16 000 000	3 000 000	2 500 000	3 000 000	4 000 000	17 000 000
Bicidetas/1000 hab.	495	980	900	200	231	367	250	440	430	1010	381	253	596	463	294
Utilização da bicideta segundo o *Eurobarómetro* de 1991 (apenas pessoas com mais de 15 anos)															
Ciclistas regulares (pelo menos 1-2 vezes/semana)	28,9%	50,1%	33,2%	7,5%	4,4%	8,1%	17,2%	13,9%	4,1%	65,8%	–	2,6%	–	–	13,6%
Ciclistas esporádicos, 1-3 vezes/mês	7%	8%	10,9%	1,8%	3,9%	6,3%	4%	6,8%	9,7%	7,2%	–	2,8%	–	–	0,8%
Total dos cidistas que circulam pelo menos 1-3 vezes/mês	2 947 000	2 489 000	29 585 000	779 000	2 613 000	6 584 000	553 000	9 900 000	44 000	9 031 000	–	430 000	–	–	6 727 000
Utilização da bicideta (1995, toda a população, incluindo menores de 15 anos)															
km por habitante e por ano	327	958	300	91	24	87	228	168	40	1019	154	35	282	300	81

Fonte: Eurobarómetro 1991 (UITP); Procura de modos de transporte não abrangidos pelas estatísticas internacionais, 1997, DGVI/UITP/ECF.

Figura 44 – Dados sobre a utilização da bicicleta na União Europeia.

Actualmente, a bicicleta é um meio de transporte muito utilizado por crianças e jovens e por pessoas que não possuam carta de condução ou tenham interesse em manter uma actividade física regular.

Sendo um meio de transporte não poluente, silencioso, económico, discreto e acessível por excelência, a bicicleta é sobretudo mais rápida do que o automóvel em trajectos urbanos de curta distância. Na Europa, 30 % dos trajectos efectuados em automóvel cobrem distâncias inferiores a 3 km e 50 % são inferiores a 5 km. Neste intervalo, a bicicleta pode substituir com vantagem o automóvel, contribuindo deste modo para a diminuição dos congestionamentos. A Figura 45 inclui informação dos tempos de deslocação e do número de pessoas que circulam por hora em bicicleta comparativamente com outros meios de transporte.

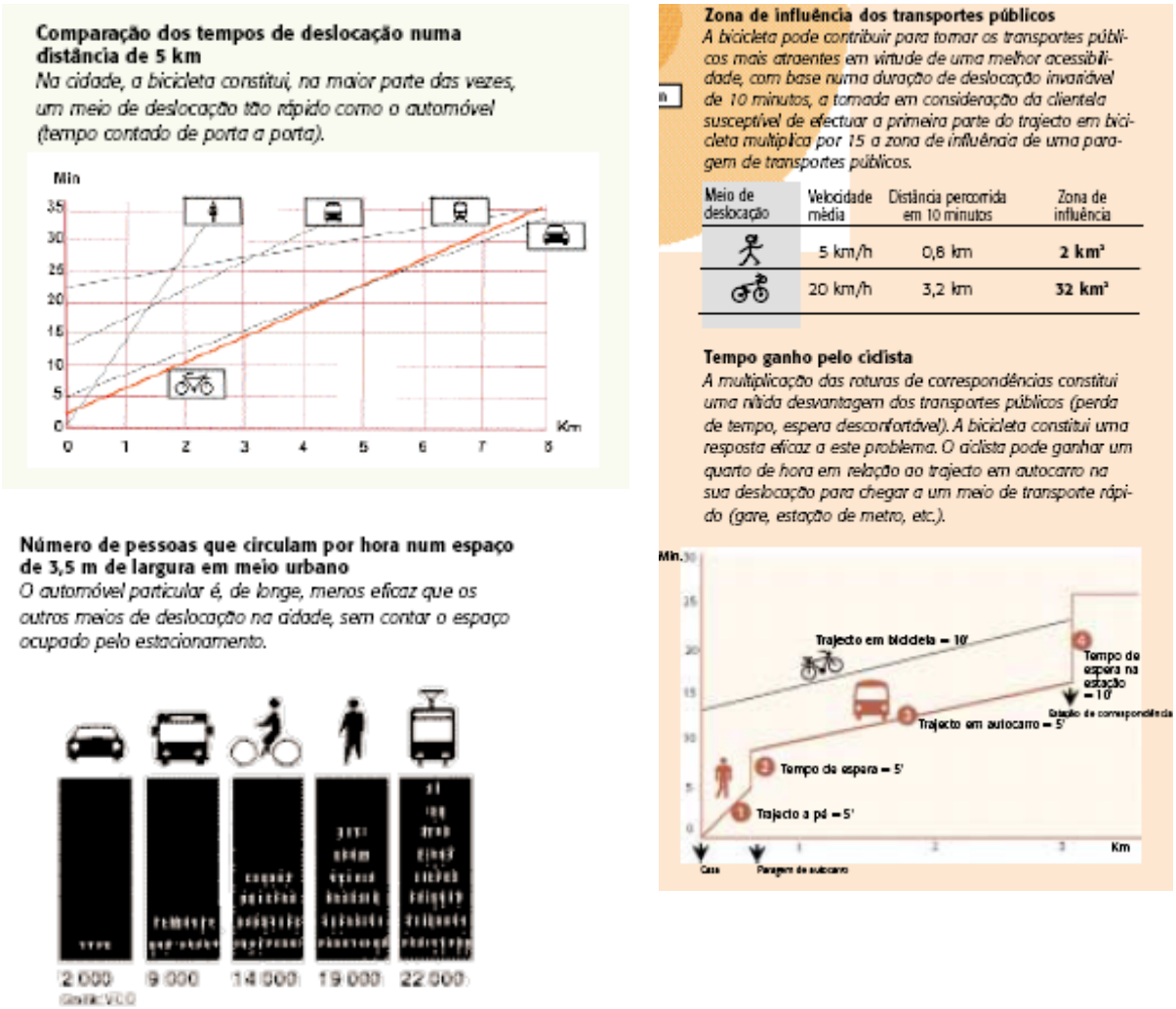


Figura 45 – Comparação dos tempos de deslocação e do número de pessoas que circulam em bicicleta em relação a outros meios de transporte.

O potencial da bicicleta não pode ser negligenciado, quer no que respeita às deslocações quotidianas para o local de trabalho ou escola (abrangendo estes dois destinos 40 % do total de viagens), quer no que respeita a outras deslocações (serviços, actividades de lazer e actividades sociais, etc.), cujo tempo de percurso não ultrapasse os 30 minutos. A bicicleta é mais indicada para percursos caracterizados por declives pouco acentuados, baixa

velocidade, pequeno volume de tráfego rodoviário e inexistência de tráfego pesado de mercadorias.

Convém aqui destacar alguns benefícios sociais e económicos da utilização da bicicleta como a sua contribuição para a diminuição da parte do orçamento familiar consagrada ao automóvel, a redução das horas de trabalho perdidas nos congestionamentos e a redução das despesas médicas graças aos efeitos do exercício físico regular. A bicicleta permite também reforçar o poder de atracção do centro da cidade (para a habitação e o comércio, a cultura e o lazer) e aumentar a utilização de transportes públicos, incentivando a democratização da mobilidade, maior autonomia e acessibilidade aos equipamentos.

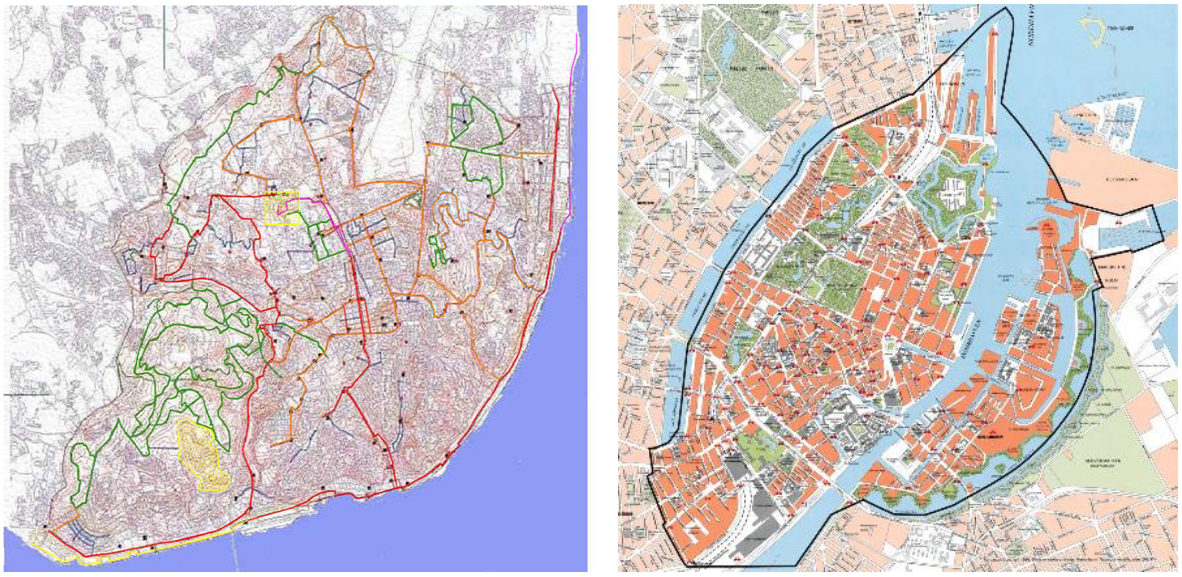


Figura 11 – Projecto de rede ciclável para a cidade de Lisboa, segundo estudo do Instituto Superior de Agronomia[12], à esquerda, e mapa de zonas destinadas à bicicleta na cidade de Copenhaga[13], à direita. Os parques de bicicletas estão destacados a pontos vermelhos.

Importa ainda referir as vantagens da bicicleta em termos de política de transportes: redução da dependência energética, poupança de recursos não renováveis e menor degradação da rede viária com a consequente limitação do programa de novas infra-estruturas rodoviárias. A bicicleta permite igualmente uma poupança em termos de espaço ocupado comparativamente com outros meios de transporte, tanto em deslocação como para estacionamento e, por conseguinte, contribui para um melhor aproveitamento do solo urbano.

Embora a bicicleta não constitua a única resposta aos problemas de circulação e de ambiente na cidade, representa todavia uma solução que se inscreve perfeitamente numa

[12] Ver http://www.isa.utl.pt/ceap/ciclovias/lisboa.

[13] Ver http://www.bycyklen.dk.

A bicicleta constitui um meio de transporte excelente para promover a intermodalidade dos transportes em meio urbano. Em algumas cidades como, por exemplo, Copenhaga (Dinamarca), Munique (Alemanha) e Oslo (Noruega), foi implementado um sistema de bicicletas públicas (gratuitas ou com depósito), as quais podem ser usadas nas deslocações diárias para trabalho e lazer em estreita interligação com a rede de transportes públicos, constituindo uma solução flexível. Nas estações intermodais há sempre os parques de estacionamento dedicados exclusivamente a bicicletas. O suporte financeiro deste tipo de sistema é obtido através de parcerias entre operadores comerciais e instituições públicas. Os avanços tecnológicos mais recentes permitiram introduzir o uso de telemóveis, sistemas anti-roubo e cartões inteligentes ou magnéticos que identificam o utilizador e desbloqueiam a bicicleta em parques de estacionamento. Estes sistemas requerem apenas pequenas infra-estruturas de suporte e de baixo custo de aquisição e manutenção, e constituem a imagem de marca de uma cidade, de que Copenhaga é um bom exemplo. No caso da Alemanha, este serviço de bicicletas públicas transportou 71 mil clientes em 2004 (+ 40 % do que em 2003), efectuando-se cerca de 380 mil deslocações em bicicleta (+ 19 % do que em 2003).

Figura 49 – Um exemplo de intermodalidade de meios de transporte entre a bicicleta e o metro.

A integração da bicicleta com outros transportes públicos (como o comboio, o autocarro e o metro) contribui para um uso mais sustentável dos transportes nos centros urbanos. Na Holanda, as bicicletas constituem um meio complementar em 41 estações ferroviárias, existindo inclusivamente bicicletas para aluguer. A taxa de utilização da bicicleta na deslocação para estações ferroviárias atinge os 31 %.

Em França, a intermodalidade entre a bicicleta e outros meios de transporte é também uma realidade. Na zona de Rennes implantou-se um sistema de bicicletas gratuitas com cartão magnético cujos parques estão localizados em estações ferroviárias, terminais de autocarros, centros comerciais, parques e edifícios administrativos. Comprovou-se que 69 % dos detentores de cartão magnético usam a bicicleta como complemento a meios de transporte público nas suas deslocações diárias.

A experiência europeia revela, pois, como se podem alcançar bons resultados investindo na criação de condições para a utilização da bicicleta.

Descrição	Imagens ilustrativas
 A opção obriga muitos peões a sair do passeio e a incorrer, portanto, um risco desnecessário. Quando os passeios são estreitos há que ter cuidados redobrados.	 *Passeio estreito... que mais estreito ficou!*
 Painéis publicitários criam obstáculos desnecessários à mobilidade pedonal.	 *A paragem poderia ter sido encostada ao muro e o painel publicitário removido, desimpedindo a passagem das pessoas.*

Este cenário pode em parte ser explicado pela data em que a maior parte dos planos foi aprovada (em 1994 e 1995), quando as preocupações com a mobilidade pedonal eram menores do que actualmente. Note-se que não foram analisados Planos de Urbanização nem Planos de Pormenor visto que cobrem parcelas restritas dos territórios concelhios.

Tabela 7 – Normas prescritas nos PDMs dos municípios do Grande Porto.

concelho	Referências no PDM
Espinho	**Artigo 48º – Distribuidora secundária** 2 - O espaço de ocupação urbanística designado «central secundário» deve ter as seguintes características técnicas: b) A largura mínima admitida do passeio é de 2 m, sendo preferencialmente de 2,5 m em ambos os lados. 3 - O espaço de ocupação urbanística designado «dominante» deve ter as seguintes características técnicas: b) A largura mínima admitida do passeio e de 1,5 m, sendo preferencialmente de 2 m em ambos os lados. **Artigo 49º – Acessos locais** 2 - O espaço de ocupação urbanística designado «dominante» deve ter as seguintes características técnicas: b) Passeio de 1,5 m, eventualmente em um ou ambos os lados. 3 - O espaço de ocupação urbanística designado «central secundário» deve ter as seguintes características técnicas: b) Passeio de 1,5 m, em ambos os lados.
Gondomar	Não faz qualquer referência.
Maia	Não faz qualquer referência.
Matosinhos	(Regulamento não disponível, encontrando-se em revisão.)
Porto[22]	**Artigo 54º – Parâmetros de dimensionamento (da rede rodoviária)** 2 - Nos arruamentos que não participem na viabilização de eixos urbanos estruturantes ou complementares, aplicam-se os seguintes critérios: d) Os passeios deverão ter a largura mínima de 2,25 metros, podendo em casos excepcionais devidamente justificados chegar a 1,20 m, desde que livres de quaisquer obstáculos.
Póvoa de Varzim	Não faz qualquer referência.
Valongo	Não faz qualquer referência.
Vila do Conde	Não faz qualquer referência.

[22] O Plano Director Municipal do Porto ainda não foi publicado em Diário da República e, como tal, carece de valor legal.

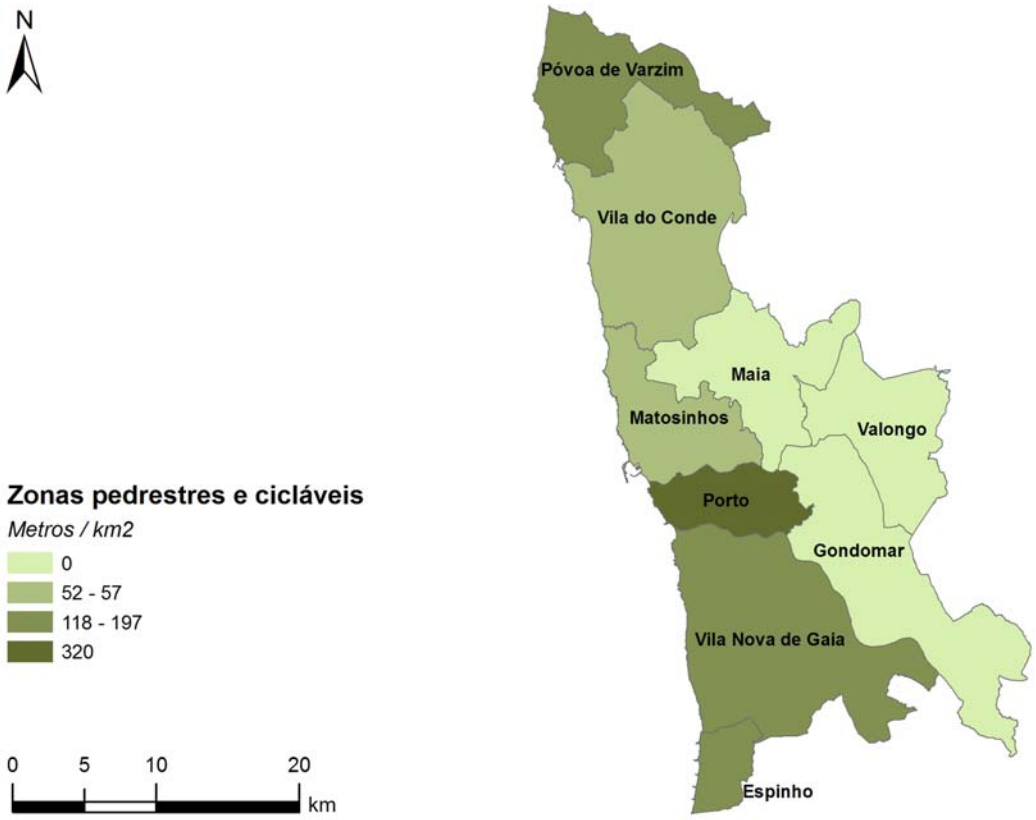


Figura 55 – Extensão de zonas pedestres e cicláveis existentes. Nota: são contabilizadas apenas as ruas primeiramente destinadas a peões e ciclovias. Exceptuam-se espaços públicos como praças e jardins e ainda caminhos florestais ou outros semelhantes.

Os locais inventariados e as propostas conhecidas encontram-se representados na Figura 56 e serão descritas caso a caso, sempre que possível, mais à frente neste capítulo. A escala não facilita a demarcação de pequenas ruas, mas, para o efeito que se pretende – que é mostrar a exiguidade da rede actual e, *grosso modo*, a sua localização – o mapa é elucidativo.

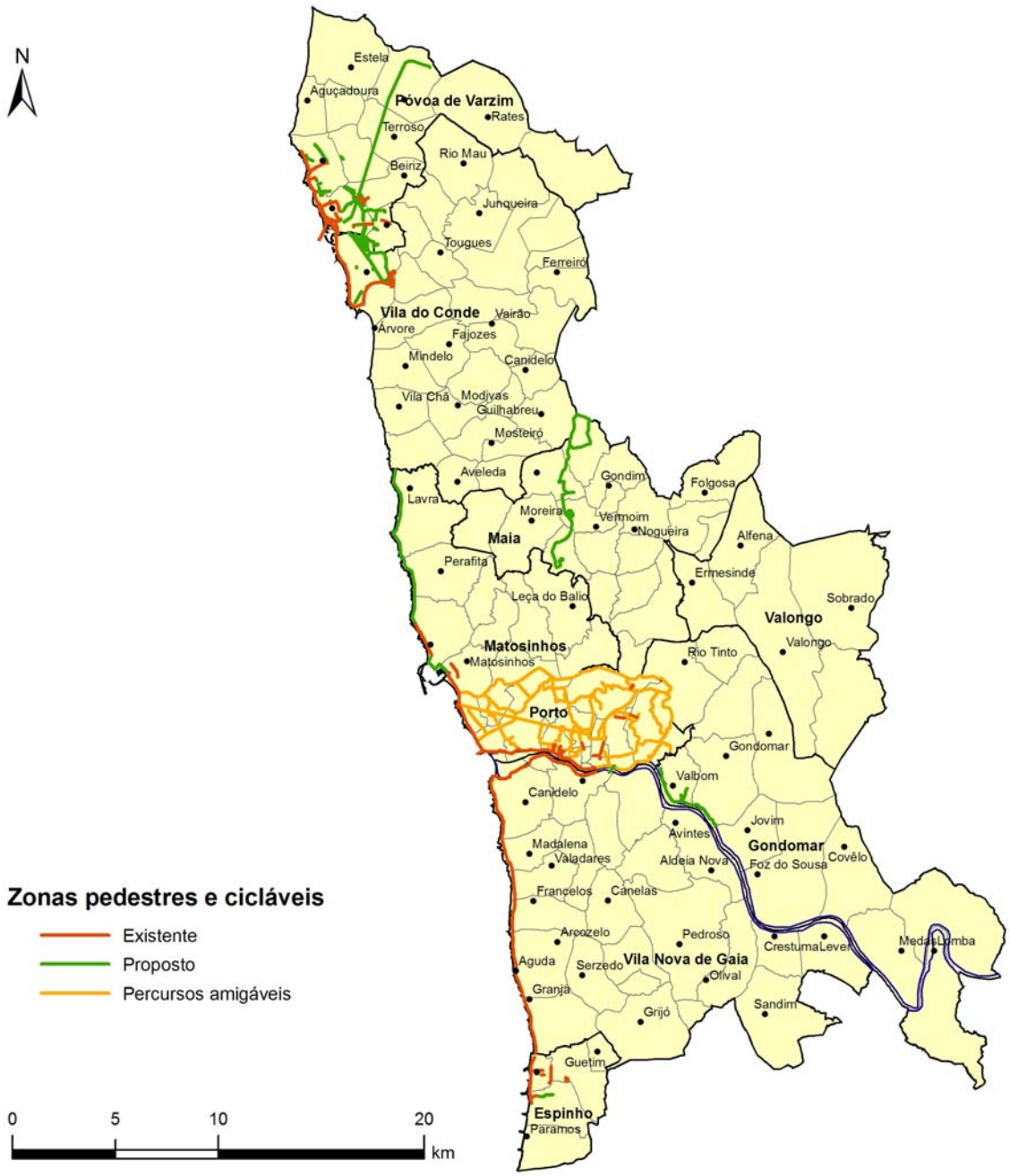


Figura 56 – Localização das zonas pedestres e cicláveis inventariadas. Os "percursos amigáveis" são propostos no PDM do Porto. Como não foi possível encontrar uma descrição concreta sobre o seu perfil optou-se por manter a designação específica.

A maior parte das zonas pedestres e cicláveis existentes correspondem a projectos relativamente recentes ou ainda em curso[24] (caso de Vila do Conde), designadamente do programa Polis. A valorização tem incidido sobre a componente de lazer (e não numa perspectiva de mobilidade) fundamentalmente através do alargamento de passeios, remoção de obstáculos e, em casos pontuais, construção de pistas para velocípedes.

[24] As intervenções em curso foram consideradas "existentes", visto que as obras prosseguem e estarão terminadas a curto prazo.

Pelas razões apontadas as intervenções têm-se cingido a locais aprazíveis, como as frentes marítimas e ribeirinhas. Do ponto de vista da justiça social a opção é questionável pois concentra todo o investimento em zonas que, de alguma forma, já eram privilegiadas, esquecendo a vasta maioria de sítios ermos e profundamente degradados que proliferam na região.

Contudo, este estímulo à circulação a pé e de bicicleta é de louvar. No futuro, os meios de transporte amigos do ambiente devem ser encarados alternativas sérias e, como tal, as intervenções terão de adquirir um formato mais sistémico (menos localizado), definindo-se prioridades com recurso a análises custo-benefício, por exemplo.

Figura 57 – Novas urbanizações no litoral de Vila Nova de Gaia, em Valadares.

Por outro lado, as intervenções surgem também associadas a operações imobiliárias de grande dimensão, como de pode observar em Vila do Conde e em Vila Nova de Gaia, onde se encontram em construção diversos edifícios na faixa ribeirinha e litoral, respectivamente. A consequência será o inevitável aumento da concentração populacional na já fortemente urbanizada linha de costa, contribuindo para a sua artificialização e degradação. De facto, não restam hoje dúvidas de que o padrão de ocupação do litoral português é insustentável.

Gostaríamos ainda de questionar aspectos que caracterizam as intervenções recentes, nomeadamente a escolha do tipo pavimento, a arborização e o mobiliário urbano. Sobre o pavimento remetemos para as considerações do capítulo 6.6 (“Barreiras à circulação a pé” » “Qualidade e conforto dos passeios”). A arborização é por regra muito escassa e mal cuidada – por exemplo, caldeiras muito pequenas que dificultam a respiração das raízes (Figura 58). O mobiliário urbano escolhido deve obedecer a critérios rigorosos de modo a adaptar-se às necessidades das pessoas. Não se compreende, por exemplo, como podem ser colocados bancos individuais num jardim público, dificultando seriamente o convívio entre os utentes (Figura 59).

Grande parte dos centros urbanos tem sido alvo de melhorias. Em alguns casos o resultado é animador, enquanto noutros as alterações são mais pontuais. A Tabela 9 procura resumir o estado actual da região. Note-se que a avaliação diz respeito apenas aos centros das cidades e não aos concelhos como um todo.

Figura 58 – A arborização é muitas vezes escassa e mal cuidada (ainda que no caso em concreto os ventos marítimos sejam um problema de difícil resolução). As caldeiras são extremamente pequenas, apesar de abundar o espaço.

Figura 59 – A opção por bancos individuais, ao arrepio da prática tradicional nos jardins portugueses, é fortemente questionável. Que função social cumprem eles? No mínimo também deviam ter sido colocados bancos “normais” – que, saliente-se, são bem mais cómodos. Outra situação caricata é a recente proliferação de bancos sem encosto, autênticos convites à sua inutilidade...

Segue-se uma descrição de algumas zonas pedonais e cicláveis no Grande Porto. Os números referem-se ao mapa da Figura 60.

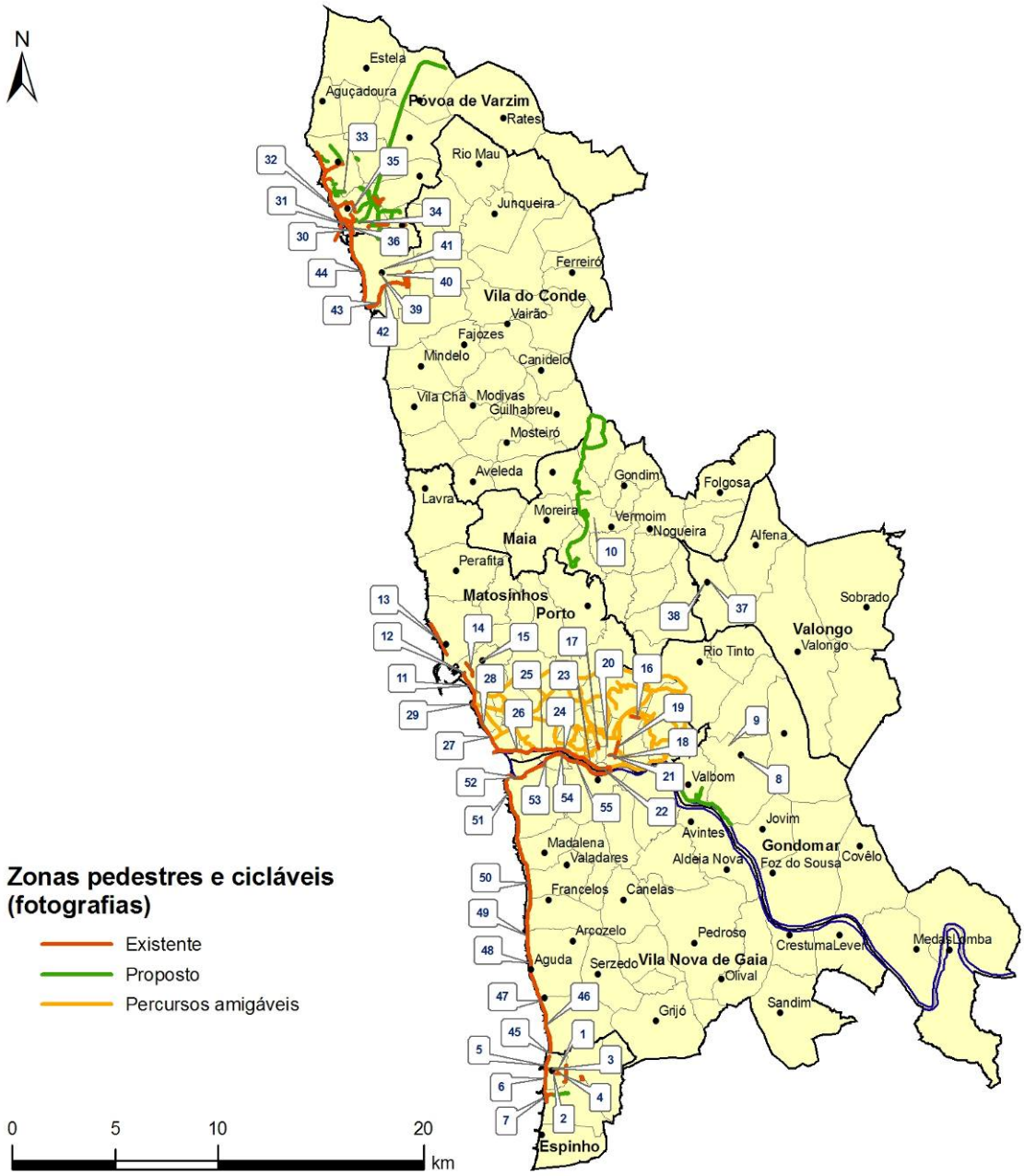
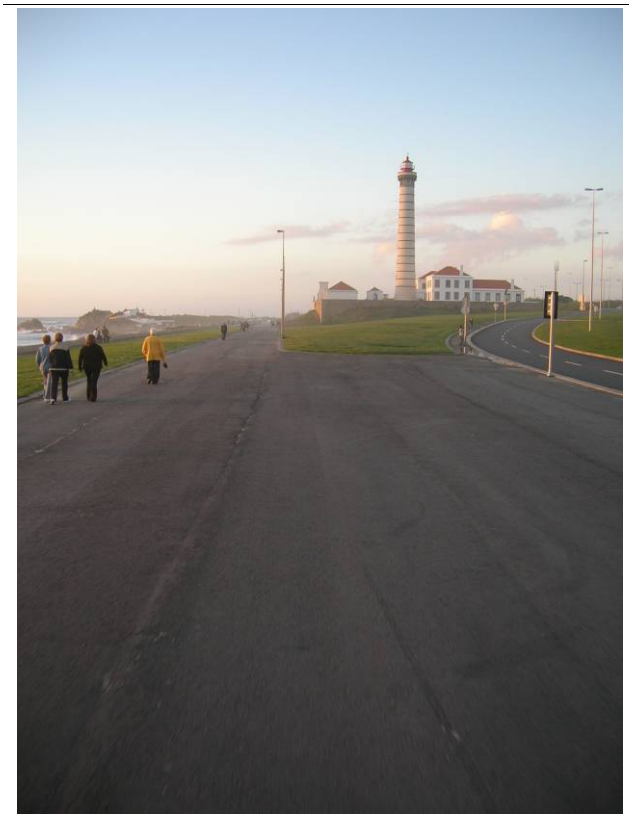


Figura 60 – Locais fotografados no âmbito da inventariação de zonas pedestres e cicláveis no Grande Porto. Os números indicados correspondem às legendas das imagens seguintes.

7 – Na zona do bairro piscatório criou-se uma bela área verde pública por onde passa a ribeira de Silvalde. Alguns bancos precisam de ser substituídos.



13 – A marginal de Leça da Palmeira é adequada para andar a pé e de bicicleta. Neste momento apenas é pontuada por alguma relva desprovida de outra vegetação.

De um modo geral a intervenção vem no sentido de fomentar o usufruto da frente marinha mas falta-lhe vida e diversidade.

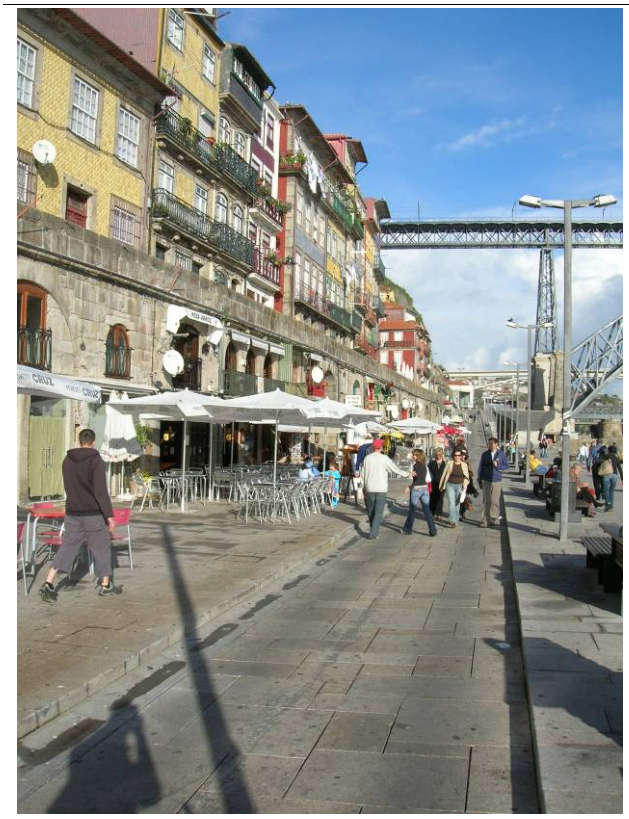
14 – Em Brito Capelo o metro obrigou ao encerramento da rua ao trânsito automóvel. Após um período áureo em que circulavam eléctricos e o comércio era exuberante, instalou-se o declínio; o eléctrico desapareceu para dar lugar aos automóveis e ao estacionamento. Este assunto foi discutido nas reuniões do GTT e a opinião consensual foi a de que a intervenção da Metro do Porto ficou aquém das expectativas. Para tornar a rua mais agradável para o peão poderiam ser implementadas medidas que tornassem o piso menos monótono, bem como a instalação de elementos decorativos como flores e arbustos.

18 – As intervenções do programa Polis eliminaram na praça da Batalha a típica calçada portuguesa de basalto e calcário. A concepção do espaço insere-se nas tendências actuais já descritas que privilegiam a uniformidade através da monocromia. Note-se ainda que a opção pelos pilaretes, além de inestética, pode revelar-se perigosa para os peões (se bem que o estacionamento sobre os passeios é uma alternativa pior).

19 – A rua de Santa Catarina é a principal rua comercial de toda a região. Apesar de carecer de um espaço público mais cuidado possui aspectos interessantes, como os desenhos da calçada, os vendedores ambulantes (sem esquecer a castanha assada!) e, eventualmente, música ao vivo (embora nem sempre de qualidade garantida...).

20 – A mobilidade na rua de Sá da Bandeira ficou consideravelmente beneficiada. A arborização tornou-a ainda mais amigável.

21 – Praça D. João I após a remodelação. Se a ocupação com actividades fosse mais permanente podia entender-se a dimensão da placa, desprovida de quaisquer elementos com vista à sua utilização no dia-a-dia. Mas não é esse o caso, e durante a maior parte do tempo a praça está vazia e triste.



22 – A Ribeira do Porto é considerada património mundial. O parque de estacionamento da praça do Infante podia oferecer condições especiais para os residentes da zona de modo a evitar o estacionamento à superfície. Passear na Ribeira é agradável mas ainda há muito por fazer. Não se compreende, por exemplo, por que não foi ainda banido o tráfego automóvel (o que também permitiria eliminar de vez os pilaretes).

23 – A frente ribeirinha do Porto foi na sua maioria intervencionada. As condições para andar a pé e de bicicleta são favoráveis, apesar de em alguns pontos, como no Cais das Pedras, a presença do automóvel ser claramente excessiva e de alguns condutores circularem sobre os passeios.

Não se compreende a opção de construir o passeio mais amplo do lado oposto ao rio.

24 – Praceta Ribeira do Ouro, perto do largo de António Cálem. Um espaço muito bem conseguido boas condições para peões, ciclistas e um ambiente confortável.

25 – Embora houvesse espaço disponível o passeio mal ultrapassa o metro de largura.

26 – Em frente ao jardim do Passeio Alegre. A alameda de palmeiras é notável – aliás como todo o jardim, uma verdadeira pérola a proteger a todo o custo e, sobretudo, de "requalificações" que desvirtuem este espaço emblemático.