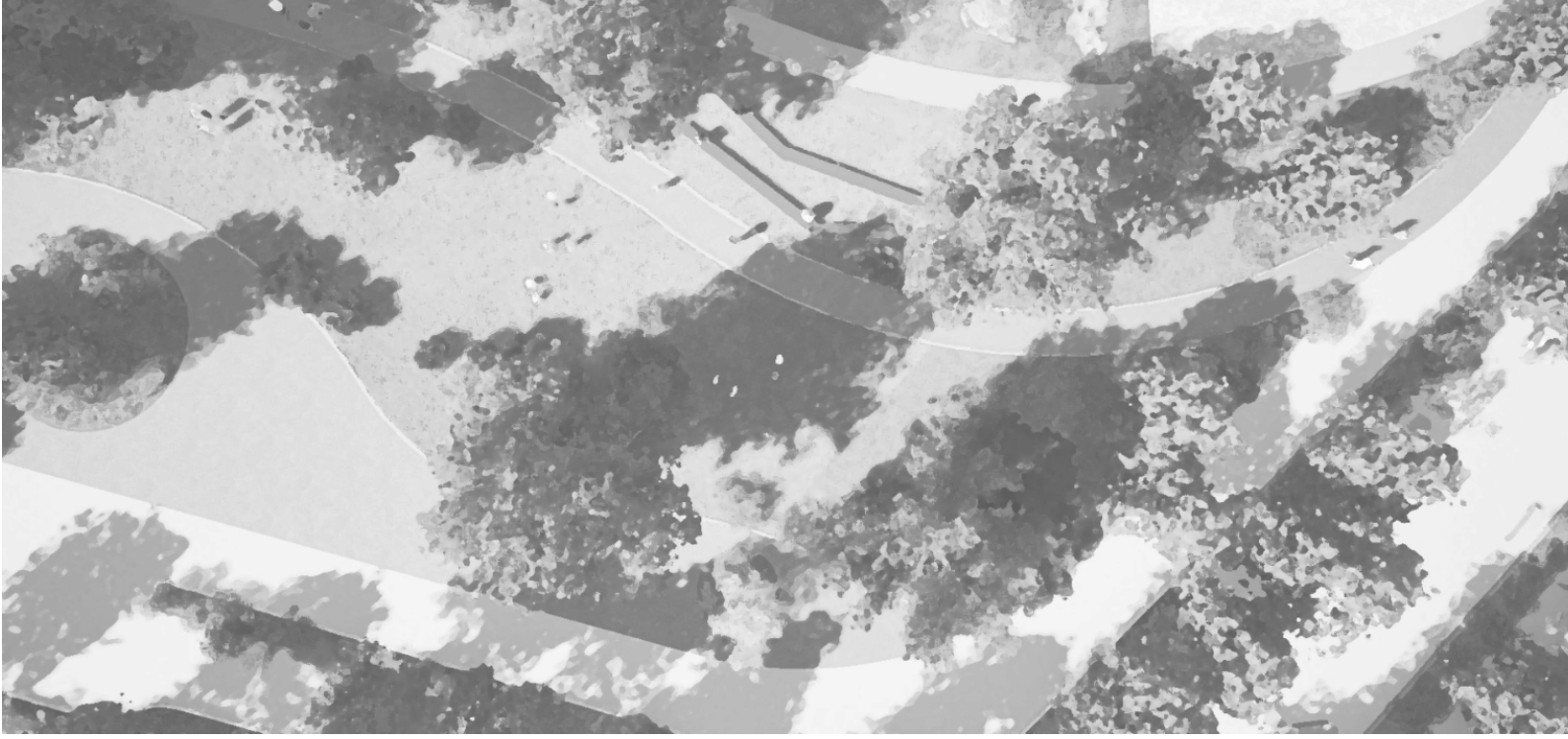
Vila do Conde para as Pessoas: Mobilidade Pedonal e Novo Uso do Espaço Público

Margarida Madureira
Mestrado em Arquitetura Paisagista
Departamento de Geociências, Ambiente e Ordenamento do território
Faculdade de Ciências da Universidade do Porto
2025



Vila do Conde para as Pessoas: Mobilidade Pedonal e Novo Uso do Espaço Público

Margarida Madureira

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em Arquitetura Paisagista

Departamento de Geociências, Ambiente e Ordenamento do território

2025

Orientador

Isabel Maria Henriques Martinho da Silva, Arquiteta Paisagista, Professora Auxiliar, Faculdade de Ciências da Universidade do Porto

Supervisor externo na Entidade de Acolhimento

André Lemos, Arquiteto Paisagista, Edmundo* architecture + planning

edmundo* architecture + planning

Agradecimentos

Agradeço, antes de tudo, à minha família, pelo apoio incondicional, confiança e incentivo constantes, que me acompanharam em todas as etapas deste percurso académico e pessoal.

Expresso o meu sincero reconhecimento ao ateliê Edmundo Arquitetura e Planeamento, pelo acolhimento caloroso e pela oportunidade de aprendizagem proporcionada durante o meu estágio curricular. Um agradecimento especial ao Arq. André Lemos, pela orientação, paciência e partilha de conhecimento, fundamentais para o meu crescimento profissional, assim como a todos os elementos do ateliê, que sempre me receberam da melhor forma e contribuíram para tornar esta experiência enriquecedora.

À Professora Isabel Silva, deixo um agradecimento profundo pela orientação rigorosa, pelo acompanhamento próximo e pelo constante apoio no desenvolvimento desta dissertação. A sua disponibilidade, experiência e sentido crítico foram determinantes para a qualidade do trabalho e para a concretização deste desafio.

Aos amigos e colegas que fizeram parte deste percurso, agradeço pela companhia, ânimo e partilha de momentos que suavizaram as fases mais exigentes, tornando esta caminhada mais leve e memorável.

Por fim, a todos os que, de diferentes formas, contribuíram para que esta etapa fosse concluída com sucesso, o meu muito obrigado.

Resumo

A presente dissertação analisa o conceito de cidade pedonal e a sua aplicação ao centro histórico de Vila do Conde, no contexto da promoção de uma mobilidade urbana mais sustentável, acessível e centrada nas pessoas. Parte-se do diagnóstico de um espaço urbano marcado pelo excesso de tráfego automóvel, degradação do espaço público, insegurança pedonal e falta de áreas verdes. A investigação fundamenta-se em referências teóricas sobre mobilidade suave e em casos de estudo internacionais e nacionais (como Pontevedra e o Corredor Verde de Monsanto, em Lisboa), com o objetivo de propor soluções integradas que valorizem a deslocação a pé.

A proposta de intervenção incide sobre três dimensões principais: (i) a requalificação do espaço público através da criação de praças mais verdes e confortáveis, (ii) a pedonalização seletiva de ruas estratégicas, organizadas em diferentes tipologias (partilhada, segregada e 100% pedonal), e (iii) a criação de corredores verdes urbanos, que ligam o centro histórico ao rio Ave e à frente atlântica. Complementarmente, prevê-se a instalação de estacionamentos periféricos e a definição de zonas de baixa emissão, reduzindo a pressão automóvel no núcleo histórico e promovendo a mobilidade suave.

A metodologia combina análise urbana, observação direta, levantamento cartográfico e elaboração de propostas projetuais. Conclui-se que a valorização da mobilidade pedonal é essencial para garantir maior qualidade de vida, inclusão social, segurança e sustentabilidade ambiental no centro histórico de Vila do Conde.

Palavras-chave: mobilidade pedonal, cidade para peões, centro histórico, sustentabilidade urbana, Vila do Conde, requalificação urbana, espaço público, planeamento urbano, acessibilidade.

Abstract

This dissertation examines the concept of a pedestrian city and its application to the historic center of Vila do Conde, within the broader framework of promoting more sustainable, accessible, and people-centered urban mobility. The study begins with a diagnosis of an urban environment characterized by excessive car traffic, deteriorated public spaces, pedestrian insecurity, and a lack of green areas. The research is grounded in theoretical approaches to soft mobility and supported by international and national case studies (such as Pontevedra and the Monsanto Green Corridor in Lisbon), with the aim of proposing integrated solutions that prioritize walking.

The proposal focuses on the selective pedestrianization of streets, the creation of green corridors, and the requalification of squares and riverfront areas, complemented by peripheral parking and low-emission zones. Together, these strategies seek to return the historic center to people, making it more accessible, green, and inclusive.

The methodology combines urban analysis, direct observation, cartographic surveys, and design proposals. The study concludes that prioritizing pedestrian mobility is essential to improving quality of life, fostering social inclusion and safety, and enhancing environmental sustainability in Vila do Conde's historic center.

Keywords: pedestrian mobility, pedestrian-friendly city, historic center, urban sustainability, Vila do Conde, urban regeneration, public space, urban planning, accessibility.

Lista de Tabelas

Tabela 1 – Tabela de identificação de potencial de pedonalização das ruas. Fonte: autor. 48

Índice

Lista de Tabelas iv
Lista de Figuras vii
Introdução 1
1. Metodologia 2
2. A Cidade para as Pessoas 3
2.1 Mobilidade Pedonal como Estratégia Urbana 3
2.2 Pedonalização de ruas 8
2.2.1 Vias partilhadas 8
2.3 Boas Práticas e Conceitos 12
2.4 Síntese: Lições Aplicáveis a Vila do Conde 20
2.4.1. Reequilibrar o Espaço Público em Favor do Peão 22
2.4.2. Criação de Corredores Verdes e Pulmões Urbanos 22
2.4.3. Diversidade Funcional e Vitalidade Urbana 22
2.4.4. Planeamento Integrado e Implementação Faseada 22
3. Contextualização e levantamento da área de estudo 23
3.1. Caracterização Territorial de Vila do Conde 23
3.2. Centro Histórico: Ocupação, Usos e Espaço Público Atual 32
3.3. Espaços verdes existentes 35
3.4. Espaços verdes potenciais: Mapeamento 41
3.5. Ruas com potencial de pedonalização no Centro Histórico 44
3.6. Diagnóstico: Oportunidades, Constrangimentos e Potencialidades 48
4. Proposta de intervenção 49
4.1. Proposta de intervenção: Cais da Alfândega 53
4.1.1. Planos 58
4.2 Proposta de intervenção: Zona da Igreja Matriz de São João Baptista 62
4.3. Proposta de intervenção: Praça José Régio 65
5. Transformação das ruas 69
5.1. Rua pedonal 69
5.1.1. Planos 72
5.2. Rua Segregada 74
5.2.1. Planos 77
5.3. Rua partilhada 79
5.3.1. Planos 83
6. Proposta de estacionamento periférico 85

Conclusão 87
Referências Bibliográficas 88

Lista de Figuras

Figura 1 – Prioridades no planeamento urbano centrado nas pessoas. Fonte: Jan Gehl (2010), Cities for People.....04

Figura 2 - A cidade de 15 minutos aplicada a Paris Fonte: Moreno, C. (2020). La ville du quart d'heure. Paris: Editions de l'Observatoire.....05

Figura 3- Plano Geral Corredor verde Monsanto.....06

Figura 4 – Corredor Verde de Monsanto: traçado e principais pontos de ligação.Fonte: Câmara Municipal de Lisboa (s.d.).....07

Figura 5 – Requalificação de áreas verdes e espaços de estadia no Corredor Verde de Monsanto.Fonte: Câmara Municipal de Lisboa (s.d.).....07

Figura 6 – Infraestruturas cicláveis e de mobilidade suave integradas no Corredor Verde de Monsanto. Fonte: Câmara Municipal de Lisboa (s.d.). 07

Figura 7 - Manifestação Stop de Kindermoord nos Países Baixos (anos 1970), a exigir maior segurança rodoviária para as crianças; BBC World Service.....09

Figura 8- Exemplo de Woonerf em Bell Street, Seattle, EUA;
fonte: http://urbansyrup.com/shared-streets-challenge-street-safety-design/.....10

Figura 9- Projeto Living Streets em Gante (Bélgica), onde ruas residenciais são temporariamente transformadas em espaços de convívio comunitário. Foto de Dries Gysels, City of Ghent.....11

Figura 10- Exemplo de living street definitiva nos Países Baixos. Fonte: Urban Mobility Courses (s.d.). Complete living streets: repurposing public spaces for people.....11

Figura 11- *Calles de alegría*: palestra da Red de Ciudades que Caminan. Villena, Espanha. 8 de outubro de 2024. Imagem de evento público promovido no âmbito da Semana da Mobilidade que ilustra o compromisso com a mobilidade pedonal, com foco na convivência, acessibilidade e recuperação do espaço público para pessoas. Fonte: Portada.info (2024).....13

Figura 12- Ilustração conceptual de requalificação de espaço público urbano, promovendo zonas verdes, lazer e circulação pedonal. Fonte: site Ciudades que Caminan.....13

Figura 13- Praça de Curros Enríquez, Pontevedra, 1999. A imagem mostra a praça dominada pelo tráfego automóvel, com ruas largas e pouco espaço para pedestres, refletindo um desenho urbano centrado no carro. Autor desconhecido. Fonte: Adaptado de Ayuntamiento de Pontevedra (1999).....14

Figura 14- Praça de Curros Enríquez, Pontevedra, 2022. A imagem ilustra a requalificação do espaço urbano, priorizando a mobilidade pedonal, áreas de convívio e vegetação, transformando a praça em um local mais humano, acessível e convidativo para as pessoas. Autor desconhecido.....14

Figura 15- Rua Andrés Muruais, Pontevedra, mostrando o antes e depois da requalificação urbana. À esquerda, a rua antes da intervenção, com cerca de 5.000 veículos por dia e pouco espaço para peões e ciclistas. À direita, após a transformação, o tráfego motorizado é limitado a uma via, com outra destinada a estacionamento, enquanto os passeios foram alargados, oferecendo maior conforto e segurança para peões e ciclistas. Autor desconhecido. Fonte: Adaptado de Concello de Pontevedra. (n.d.). *Antes e despois*. https://ok.pontevedra.gal/es/antes-y-despues/.....15

Figura 16- Praça de Compostela, Pontevedra, mostrando o antes e depois da requalificação urbana. Antes da intervenção, a praça concentrava tráfego proveniente de várias ruas importantes, como a Av. de Vigo, com cerca de 15.200 veículos por dia em direção sul, calçadas estreitas e estacionamento excessivo. Atualmente, a praça transformou-se num espaço amplo e acolhedor para peões, priorizando a mobilidade pedonal e a convivência social. Autor desconhecido. Fonte: Adaptado de Concello de Pontevedra. (n.d.). *Antes e despois*. https://ok.pontevedra.gal/es/antes-y-despues/.....15

Figura 17- *Metrominuto* de Pontevedra, mapa esquemático que indica distâncias e tempos de percurso a pé entre pontos significativos da cidade. A ferramenta visual promove a mobilidade pedonal, mostrando que muitos destinos urbanos estão a uma curta caminhada, incentivando os habitantes a optar por deslocações a pé em vez do automóvel. Autor desconhecido. Fonte: Adaptado de Concello de Pontevedra. (n.d.). *Metrominuto Pontevedra*. https://ok.pontevedra.gal/es/antes-y-despues/.....16

Figura 18- Redução do tráfego automóvel em Pontevedra após a pedonalização do centro histórico; Fonte: Concello de Pontevedra (2010). Menos coches, más ciudad. Pontevedra: Concello de Pontevedra.....17

Figura 19- Rede viária de Pontevedra antes e depois da transformação urbana. Fonte: Concello de Pontevedra (2010). Menos coches, más ciudad. Pontevedra: Concello de Pontevedra.....18

Figura 20- Evolução dos fluxos automóveis em Pontevedra: redução de entradas no centro e diminuição de deslocamentos internos (1999–atualidade). Fonte: Concello de Pontevedra (2010). Menos coches, más ciudad. Pontevedra: Concello de Pontevedra.....19

Figura 21- Transformação da Rua Benito Corbal, em Pontevedra: redução progressiva do espaço destinado a veículos e aumento do espaço pedonal (até 2000, entre 2000 e 2014, desde 2014).....20

Figura 22- Localização do município de Vila do Conde. Fonte: Autor. 24

Figura 23- Rio Ave na Cidade de Vila do Conde. Fonte: Desconhecido.....24

Figura 24- Delimitação do centro Histórico de Vila do Conde. Fonte: Autor.....25

Figura 25- Mapa da cidade de Vila do Conde;Fonte: autor.....27

Figura 26- Fluxos de mobilidade em Vila do conde, segundo a app Strava. Fonte:Autor.....28

Figura 27- Percurso em torno de Vila do Conde, e área consolidada da cidade; Fonte:autor.....29

Figura 28- Mapa de declives de Vila do Conde.....31

Figura 29- Mosteiro de Santa Clara. Autor: Desconhecido.....33

Figura 30- Praça da República, Vla do Conde. Autor: Desconhecido.....33

Figura 31 -Centro histórico , Vila do Conde. Fonte: Autor.....34

Figura 32- Rua 25 de Abril, Vila do conde. Foto retirada do Google Earth.....34

Figura 33- Passagem da N13 pelo centro histórico; Fonte: Retirado do google earth...34

Figura 34 - Malha urbana recente; Fonte: autor.....35

Figura 36 - Levantamento das áreas verdes; Fonte: Autor.....35

Figura 35- Malha urbana centro histórico; Fonte: autor. 35

Figura 36 - Levantamento das áreas verdes; Fonte: Autor.....38

Figura 37- Levantamento das ruas arborizadas em Vila do Conde; Fonte: autor 39

Figura 38- Fotografia da Praça Júlio Graça, os Plátanos. Fonte: Google Earth. 40

Figura 39- Fotografia da marginal de Vila do Conde, os Metrosíderos. Fonte: Google Earth. 41

Figura 40-Localização dos espaços verdes potenciais no Centro Histórico; Fonte: Autor.....43

Figura 41- Imagem da Praça José Régio; Autor: "Turismo de Vila do Conde".....44

Figura 42- Imagem do Cais da Alfândega; Autor: "Turismo de Vila do Conde".....44

Figura 43- Imagem da zona da Igreja; Autor: "Turismo de vila do Conde".....45

Figura 44- Mapa de localização de ruas com potencial de pedonalização. Fonte: Autor.....46

Figura 45- Diagrama conceptual - O conceito; Fonte: autor.....51

Figura 46- Diagrama conceptual: Rua centrada nas pessoas; Fonte: autor.....52

Figura 47- Diagrama conceptual: a complementaridade entre o caminho das pessoas e o caminho da biodiversidade; Fonte: autor.....53

Figura 48- Diagrama conceptual: visão de uma rede de mobilidade suave que articula ruas arborizadas, praças e espaços verdes; Fonte autor.....53

Figura 49- Local da intervenção.....54

Figura 50- Imagens da siutuação atual no Cais da Alfândega; Fonte: Google Earth....54

Figura 51- Cais da Alfândega atualmente; Fonte: Google Earth.....55

Figura 52- Cais da Alfândega após a intervenção proposta; Fonte: Autor.....55

Figura 53- Zonas de clareira em contraste com as zonas de vegetação mais densa. Fonte: Autor.....56

Figura 54- Bird Eye view que mostra percusos pedonais existes. Fonte:Autor.....57

Figura 55-Imagem dos Anfiteatros contemplativos. Fonte: Autor.....57

Figura 56- Vista de topo de aproximação do Cais da Alfândega. Fonte: Autor.....58

Figura 57- Margem do Rio Ave, zona do cais. Fonte:Autor.....58

Figura 58- Plano geral: Cais da Alfândega.....59

Figura 59- Plano de plantação de árvores.....60

Figura 60- Plano de arbustos e herbáceas.....61

Figura 61- Localização da intervenção.....63

Figura 62- Zona da Igreja Matriz de São João de Baptista atualmente ; Fonte: Google Earth.....64

Figura 63- Proposta de intervenção para a Zona da Igreja Matriz São João Baptista; Fonte: autor.....64

Figura 64- Jardim de convívio. Fonte: Autor. 65

Figura 65- Espaço de convivência em frente à Igreja. Fonte: autor. 65

Figura 66 - Localização da intervenção. 66

Figura 67- Praça José Régio atualmente. Fonte: Google Earth.....66

Figura 68- Praça José Régio com a intervenção proposta; Fonte: Autor.....67

Figura 69- Vizualização da bird eye view da Praça. Fonte: autor.....67

Figura 70- Vizualização do espaço de convivência. Fonte: Autor.....68

Figura 71- Espaço de convivência na praça. Fonte: Autor.....69

Figura 72- Bird eye view da praça. Fonte:Autor. 69

Figura 73- Localização da rua de intervenção, Rua do Cais das lavandeiras Fonte: Autor.....70

Figura 74- Axonometria: Rua pedonal. Fonte: Autor. 71

Figura 75- Vista de topo. Fonte: Autor. 71

Figura 76 – Vizualização da rua pedonal com zonas de estadia. Fonte: Autor. 72

Figura 77 -Zonas de estadia, rua pedonal. Fonte: Autor 72

Figura 78- Rua partilhada. Fonte: Autor.....72

Figura 79- Plano geral : Rua partilhada. 73

Figura 80 - Plano de plantação de árvores na Rua pedonal. Fonte: Autor.....74

Figura 81 – Plano de plantação de arbustos e herbáceas. Fonte: Autor.....74

Figura 82- Localização da rua de intervenção; Rua 25 de Abril. Fonte: Autor.....75

Figura 83 - Axonometria da Rua Segregada. Fonte: Autor.....76

Figura 84- Vista de topo, rua segregada. Fonte:Autor.....76

Figura 85 - Vizualização da Rua Segregada. Fonte: Autor. 77

Figura 86 – Vizualização da Rua Segregada, estacionamento com enquadramento de vegetação. Fonte: Autor.....77

Figura 87 - Plano geral da Rua segregada; Fonte: Autor.....78

Figura 88 – Plano de plantação de árvores; Fonte: Autor. 78

Figura 89 – Plano de plantação de arbustos e herbáceas; Fonte: Autor. 79

Figura 90- Localização da rua de intervenção: Rua da Igreja; Fonte: Autor.....80

Figura 91 - Axonometria da Rua partilhada. Fonte : Autor. 81

Figura 92 - Vista de topo Rua partilhada; Fonte: Autor.....82

Figura 93 – Vizualização do espaço de coexistência. Fonte: Autor.....82

Figura 94 - Zona de estadia; Fonte: autor.....82

Figura 95 – Vizualização Rua partilhada; Fonte: Autor. 83

Figura 96 – Rua partilhada; Fonte: Autor. 83

Figura 97 – Plano geral da Rua partilhada; Fonte: Autor.....84

Figura 98 – Plano de plantação de árvores; Fonte: autor. 84

Figura 99 – Plano de plantação de arbustos e herbáceas; Fonte: Autor.....85

Figura 100 - Localização e temo estimado até ao centro dos estacionamentos. Fonte: Autor.....87

Lista de Abreviaturas

DGES	DIREÇÃO GERAL DO ENSINO SUPERIOR
FCT	FUNDAÇÃO PARA A CIÊNCIA E A TECNOLOGIA
FCUP	FACULDADE DE CIÊNCIAS DA UNIVERSIDADE DO PORTO
UP	UNIVERSIDADE DO PORTO
PDM	PLANO DIRETOR MUNICIPAL
KM/H	KILOMETROS POR HORA

Introdução

A forma como nos deslocamos nas cidades tem um impacto direto na forma como as vivemos. Ao longo dos anos, assistiu-se a uma transformação profunda dos espaços urbanos, onde o automóvel passou a ocupar uma posição central, muitas vezes em detrimento das pessoas. Essa mudança trouxe consigo uma série de consequências: ruas menos seguras para peões, espaços públicos desqualificados, ambientes urbanos mais poluídos e uma crescente sensação de afastamento entre os cidadãos e o seu território.

Neste contexto, a proposta representa uma transformação ambiciosa e integradora, que tem como epicentro o centro histórico de Vila do Conde e se inspira diretamente no modelo implementado em Pontevedra, cidade internacionalmente reconhecida por devolver o espaço urbano às pessoas e colocar a mobilidade pedonal no centro das decisões urbanísticas.

Vila do Conde enfrenta ainda desafios estruturais, com ruas e praças onde o peão é secundário, áreas verdes fragmentadas e pressão contínua sobre o património urbano e social. A regeneração do coração da cidade, através da requalificação dos espaços históricos, criação de corredores verdes e organização de percursos pedonais seguros e acessíveis, pretende ativar dinâmicas de convivência, lazer e inclusão no núcleo antigo. A reorganização da circulação automóvel, a reabilitação do edificado e a valorização do espaço público são articuladas com medidas de incentivo à participação da comunidade local, tendo em vista que as mudanças urbanas sustentáveis são construídas em diálogo contínuo com residentes.

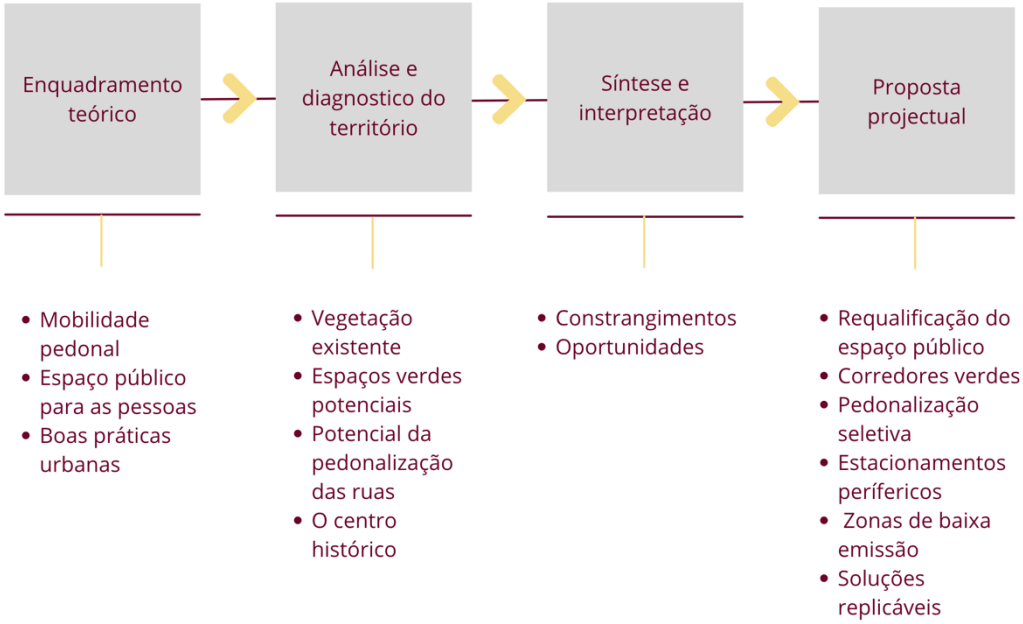
A ambição desta proposta não se limita apenas ao centro histórico: ela assume-se como motor de transformação para todo o território da cidade. A revitalização dos percursos, a ativação de praças e zonas de lazer, bem como a implementação de estacionamento periférico e zonas de baixa emissão, poderão influenciar positivamente os bairros adjacentes, promovendo Vila do Conde como referência em mobilidade suave, inclusão cidadã, comércio local dinâmico e resiliência ambiental. A abordagem integrada pretende fazer do centro histórico um modelo replicável no restante tecido urbano, potenciando uma cidade mais conectada, equitativa e sustentável.

1. Metodologia

A investigação desenvolvida nesta dissertação adota uma abordagem qualitativa, interpretativa e propositiva, que procura compreender os fenómenos urbanos relacionados com a requalificação do espaço público, a mobilidade pedonal focada na zona histórica e a integração de espaços verdes que se interligam e reforçam a estrutura verde da cidade de Vila do Conde, e que consequentemente afeta de forma positiva toda a cidade. Esta estratégia assenta em dois eixos complementares, que se articulam para garantir um estudo rigoroso e relevante, com aplicação prática.

Por um lado, realiza-se uma análise teórica e contextual, que recorre a um corpo bibliográfico e documental. Esta revisão da literatura inclui a exploração de alguns conceitos fundamentais do urbanismo contemporâneo, da arquitetura paisagista, e das políticas públicas urbanas focadas na sustentabilidade, justiça ambiental e humanização do espaço público. Além disso, a investigação recorre à análise de casos de estudo nacionais e internacionais que já implementaram com sucesso intervenções similares às que se pretendem para Vila do Conde, permitindo identificar boas práticas, estratégias eficazes e potenciais desafios.

Por outro lado, a investigação assume uma componente projetual, característica desta área científica, onde o conhecimento teórico é aplicado diretamente na leitura crítica do território em estudo. Esta etapa envolve a análise rigorosa do centro histórico de Vila do Conde, através da cartografia, observação direta, levantamento fotográfico e utilização de Sistemas de Informação Geográfica (SIG), para compreender a estrutura urbana, os fluxos pedonais, os espaços verdes existentes, as barreiras à mobilidade suave e as oportunidades e constrangimentos da cidade. Esta metodologia permite identificar os problemas, as potencialidades e os fatores críticos para a intervenção.



O projeto final assenta, assim, numa solução contextualizada, que responde às necessidades reais da cidade e dos seus habitantes, promovendo a pedonalização, a mobilidade suave, a criação de ruas arborizadas e a conexão dos espaços verdes urbanos. Esta estratégia de investigação enfatiza a criação de propostas sustentáveis, inclusivas e replicáveis, que valorizam o património cultural e natural de Vila do Conde e, ao mesmo tempo, promovem a melhoria da qualidade de vida urbana.

2. A Cidade para as Pessoas

2.1 Mobilidade Pedonal como Estratégia Urbana

Pensar em cidades para as pessoas é um dos maiores desafios de quem planeia e desenha o futuro dos espaços urbanos. A mobilidade pedonal é uma peça-chave para tornar as cidades mais humanas, inclusivas e sustentáveis, como defendem 3 autores fundamentais: Jane Jacobs, Jan Gehl e Carlos Moreno.

Jane Jacobs, em The Death and Life of Great American Cities (1961), descreve o espaço público como o verdadeiro palco da vida coletiva, onde a força da cidade reside na diversidade de usos e ritmos quotidianos. Esta diversidade, presente em mercados, feiras, pequenos negócios, atividades culturais ou simples passeios, garante energia, segurança e identidade às cidades. Fundamental é assegurar acessibilidade, boa iluminação, articulação com o tecido habitacional e comercial e uma relação próxima com a vida de bairro. A segurança no espaço público resulta da sua utilização efetiva e da presença constante de pessoas, algo que só se atinge com lugares genuinamente práticos, animados e acolhedores. Para ela, a mobilidade pedonal cria vitalidade urbana, garante uma vigilância natural que aumenta a segurança e fortalece os laços sociais. Este movimento constante de pessoas nas ruas alimenta a vida em comunidade e transforma o espaço público num lugar de encontros.

Jan Gehl, em *Cities for People* (2010), destaca que a qualidade do espaço público está diretamente ligada à possibilidade de percorrer a cidade a pé. Ruas amplas, bem iluminadas, com sombras, e zonas para descanso e atividades, incentivam as pessoas a caminhar, a parar e a interagir.

Para este autor, reduzir a área destinada ao tráfego automóvel, implementar zonas de velocidade controlada e priorizar o caminhar são medidas essenciais para tornar o espaço mais inclusivo, seguro e estimulante para todos.

Para Gehl (2010), cidades onde se torna fácil caminhar promovem saúde, estimulam o comércio e fortalecem o sentimento de pertença comunitária. A prioridades no planeamento urbano centrado nas pessoas são em primeiro lugar as atividades e convivência humana, depois o espaço público que acolhe estas atividades, e finalmente os elementos construídos que enquadram a vida no espaço público (Gehl, 2010).



Figura 1- Prioridades no planeamento urbano centrado nas pessoas. Fonte: Jan Gehl (2010), Cities for People

Carlos Moreno, defensor do conceito da Cidade dos 15 Minutos (2020), defende que todos os serviços essenciais á vida quotidiana – escolas, centros de saúde, lojas e espaços de lazer – devem estar acessíveis numa caminhada de cerca de 15 minutos. Esta proximidade reduz a dependência do automóvel, melhora a qualidade de vida e reforça a coesão social. Criar redes pedonais seguras é, para Moreno, uma forma prática de materializar cidades mais sustentáveis e inclusivas.

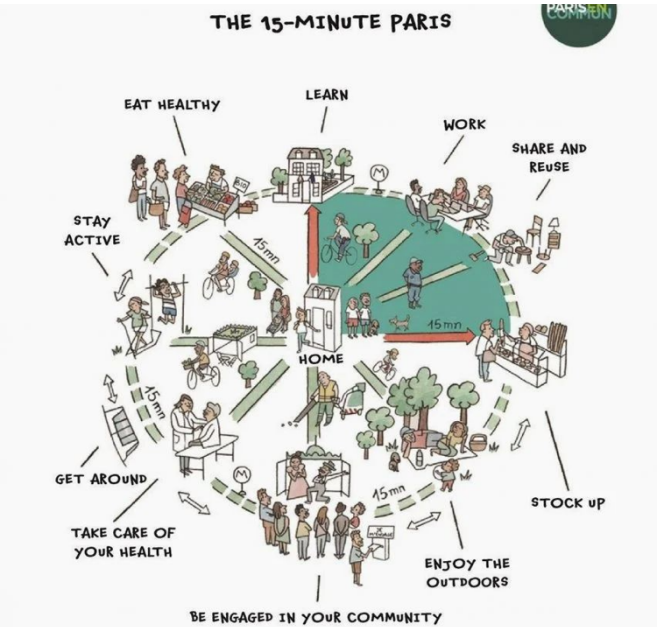


Figura 2 - A cidade de 15 minutos aplicada a Paris Fonte: Moreno, C. (2020). La ville du quart d'heure. Paris: Editions de l'Observatoire.

No plano ambiental, esta transformação reposiciona o espaço público enquanto "pulmão urbano", como defende Beatley, proporcionando benefícios como o conforto térmico, o aumento da biodiversidade e a mitigação de cheias. A incorporação de árvores, pavimentos permeáveis e canteiros verdes é aqui fundamental para o bem-estar coletivo, mas também para a resiliência das cidades face aos desafios climáticos.

A associação de uma estrutura verde aos corredores de mobilidades suaves faz destes um **corredor verde,** aqui definido como uma infraestrutura ecológica linear que conecta diferentes nós da paisagem urbana, facilitando o deslocamento de pessoas e outras espécies animais, a circulação da água e do ar, bem como a ligação social e cultural entre zonas da cidade. A sua função aqui é ecológica, recreativa, cultural, e social. Para Jan Gehl, os corredores verdes tornam o espaço público mais atraente para o uso pedonal e ciclável, promovendo convivência urbana, permanência, bem-estar e saúde.

Também Carlos Moreno valoriza os corredores verdes enquanto infraestruturas centrais nas cidades de proximidade, conectando bairros, serviços essenciais e espaços de lazer, diminuindo as distâncias funcionais e promovendo encontros espontâneos que reforçam a coesão social.

Neste sentido, podemos também analisar o caso de Lisboa, que se destaca pela aposta na criação e consolidação de corredores verdes como estratégia para promover a mobilidade pedonal e ciclista, a biodiversidade urbana e o conforto ambiental. Estes corredores funcionam como verdadeiras artérias verdes que ligam parques, jardins e outros espaços naturais, criando uma rede contínua que facilita deslocações sustentáveis e o contacto com a natureza (Câmara Municipal de Lisboa, 2024). O exemplo mais emblemático é o Corredor Verde de Monsanto, concebido pelo arquiteto paisagista Gonçalo

Ribeiro Telles nos anos 1970, uma infraestrutura pioneira e de grande escala que materializa os princípios das cidades caminháveis e da mobilidade ativa, assumindo-se como uma das mais ambiciosas intervenções de corredor verde urbano em Portugal.

O Corredor Verde de Monsanto estabelece uma ligação contínua de cerca de 6 quilómetros, exclusivamente para peões e ciclistas, entre a Praça dos Restauradores e o Parque Florestal de Monsanto, atravessando a Avenida da Liberdade, o Parque Eduardo VII e diversos espaços verdes intermediários. Esta infraestrutura integra pontes ciclopedonais, jardins, hortas urbanas, prados biodiversos, áreas de lazer, skate-park, miradouros e circuitos de manutenção, criando um *continuum naturale* (expressão do italiano que significa “continuidade natural”; conceito proveniente da ecologia e da arquitetura paisagista que descreve a ligação e fluidez entre diferentes fragmentos de natureza dentro do espaço urbano) que oferece uma alternativa segura e apelativa às deslocações motorizadas.



Figura 3- Plano Geral Corredor verde Monsanto

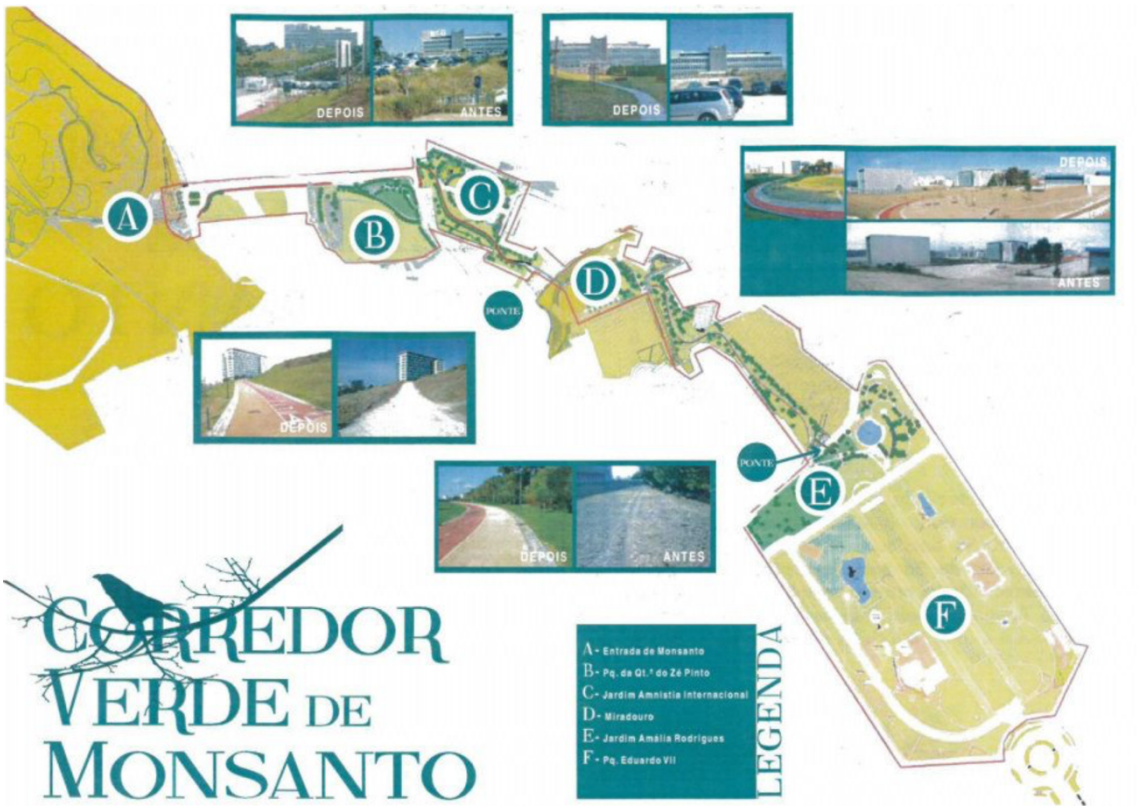


Figura 4- Corredor Verde de Monsanto: traçado e principais pontos de ligação. Fonte: Câmara Municipal de Lisboa (s.d.).



Figura 5- Requalificação de áreas verdes e espaços de estadia no Corredor Verde de Monsanto.Fonte: Câmara Municipal de Lisboa (s.d.).



Figura 6- Infraestruturas cicláveis e de mobilidade suave integradas no Corredor Verde de Monsanto. Fonte: Câmara Municipal de Lisboa (s.d.).

Gonçalo Ribeiro Telles, considerado um dos pioneiros da arquitetura paisagística e da defesa do ambiente em Portugal, foi o visionário por detrás desta intervenção transformadora. A sua filosofia centrava-se na criação de uma “paisagem humanizada” que harmonizasse os interesses do homem e da natureza, antecipando os conceitos contemporâneos de cidades verdes e sustentáveis.

O impacto deste corredor transcende a dimensão ambiental, promovendo mobilidade ativa, conectividade ecológica e qualidade de vida urbana. Com mais de 50 hectares de

áreas verdes e centenas de árvores plantadas (carvalhos, sobreiros, pinheiros mansos), o projeto mitiga os efeitos da ilha de calor urbana, favorece a biodiversidade e cria espaços de encontro e lazer para todas as gerações. Esta iniciativa demonstra como o planeamento urbano visionário, mesmo quando demorado na sua concretização, pode transformar definitivamente a experiência da cidade, tornando-a mais saudável, acessível e centrada nas pessoas.

2.2 Pedonalização de ruas

As estratégias de favorecimento do peão podem ser variadas: vias destinadas exclusivamente ao transito pedonal e/ou ciclável (com eventual acesso pontual condicionado do automóvel); vias partilhadas, onde modos suaves e motorizados coexistem mas a prioridade é dada aos primeiros; e vias segregadas onde a mobilidade pedonal, ciclável e automóvel têm corredores próprios.

2.2.1 Vias partilhadas

Os *woonerfs* são das primeiras vias partilhadas. O conceito surgiu na Holanda, no final da década de 1960, como resposta aos impactos negativos do automóvel nas cidades e à crescente insegurança e falta de espaço público para pessoas. À medida que o automóvel passou a dominar os espaços urbanos, as ruas tornaram-se perigosas para brincar e conviver, especialmente para crianças, levando a um elevado número de acidentes rodoviários fatais. Em 1971, registaram-se cerca de 3.300 mortes em acidentes automobilísticos na Holanda, incluindo aproximadamente 500 crianças, números alarmantes que impulsionaram mobilizações sociais e protestos conhecidos como “Stop de Kindermoord” (“Parem com o assassinato de crianças”), onde as próprias crianças e famílias reivindicavam o direito ao brincar e à segurança na rua.



Figura 7 - Manifestação Stop de Kindermoord nos Países Baixos (anos 1970), a exigir maior segurança rodoviária para as crianças; BBC World Service-

O *woonerf*, que significa “espaço de convivência”, consiste numa via urbana onde o peão e o ciclista têm prioridade, e os automóveis circulam em velocidades muito baixas (frequentemente abaixo dos 15 km/h), utilizando estratégias traçado sinuoso, plantação de árvores, colocação de mobiliário urbano e elementos de convivência para desincentivar o tráfego automóvel e favorecer o uso comunitário da rua. Engenheiros como Joost Vahl e Hans Monderman começaram a implementar, em cidades como Delft, os primeiros *woonerfs* . O *woonerf* tornou-se uma referência internacional em desenho de ruas seguras e participativas, inspirando cidades em todo o mundo.

Inspiradas pelos *woonerfs, as living streets* reconfiguraram ruas residenciais e centrais para integrar mobiliário urbano, elementos naturais e áreas de lazer, abolindo divisões rígidas entre passeio, faixa de rodagem e estacionamento. Este conceito ganhou força, sobretudo em projetos pioneiros na Bélgica, em cidades como Ghent, e também no Reino Unido, onde movimentos e programas locais de *Living Streets* envolvem os residentes na transformação da cidade, com iniciativas temporárias ou permanentes que dedicam totalmente o espaço público à vida urbana.

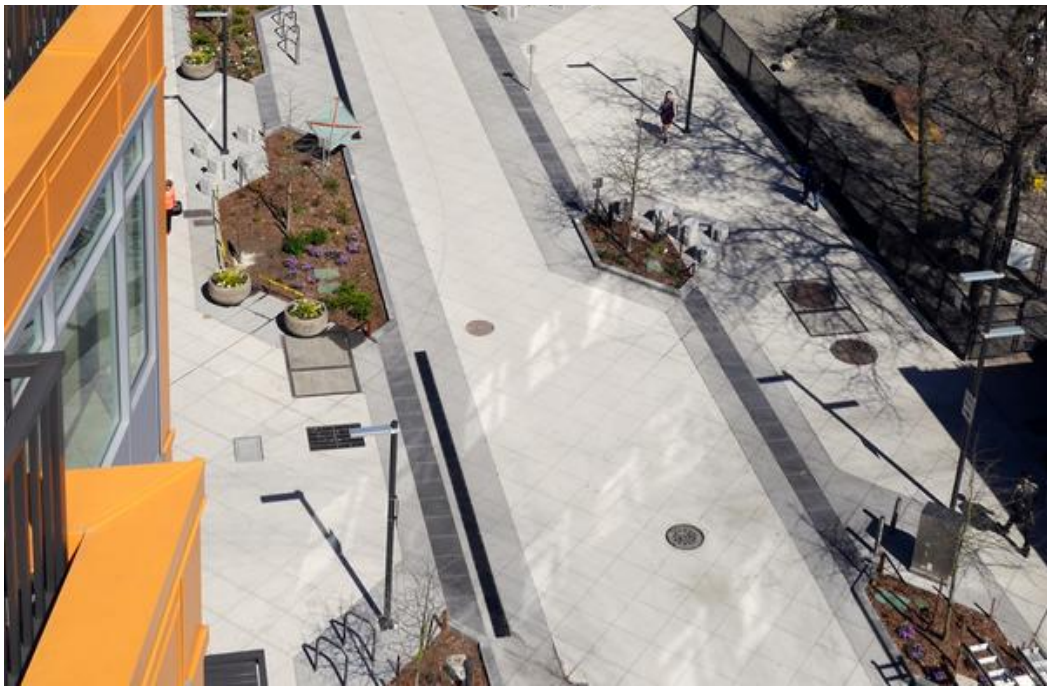


Figura 8- Exemplo de Woonerf em Bell Street, Seattle, EUA. fonte: http://urbansyrup.com/shared-streets-challenge-street-safety-design/

Importa diferenciar claramente estes dois conceitos. O *woonerf* é um tipo específico de rua criado nos Países Baixos, com regulamentação própria e desenho físico definitivo, onde o automóvel é apenas convidado e circula em velocidades muito reduzidas, enquanto o espaço é permanentemente adaptado para privilegiar o convívio ativo dos peões e ciclistas. Já as *living streets* constituem uma evolução mais ampla e flexível: qualquer rua onde a prioridade é dada à vivência comunitária, à mobilidade ativa e à inclusão social; podem ser aplicadas em múltiplos cenários e culturas urbanas, com temporização variável, e muitas vezes envolvem programas participativos e eventos que promovem o envolvimento dos cidadãos e a apropriação positiva do espaço público.

Assim, as *living streets* representam o avanço do paradigma urbano iniciado pelos *woonerfs*, incorporando um modelo de cidade democrática, adaptável e sustentável, que valoriza a participação cívica e celebra o espaço público como ambiente de convivência, mobilidade e inclusão para todas as pessoas.



Figura 9- Projeto *Living Streets* em Gante (Bélgica), onde ruas residenciais são temporariamente transformadas em espaços de convívio comunitário. Foto de Dries Gysels, City of Ghent.



Figura 10- Exemplo de living street definitiva nos Países Baixos. Fonte: Urban Mobility Courses (s.d.). Complete living streets: repurposing public spaces for people.

2.3 Boas Práticas e Conceitos

2.3.1 Cidades que caminham

A “Red Ciudades que Caminan” é uma rede internacional de municípios fundada em Espanha, dedicada à promoção estruturada da mobilidade pedonal e à criação de cidades mais acessíveis, inclusivas e sustentáveis (La Red de Ciudades que Caminan, s.d.). Este projeto integra mais de 100 cidades espanholas e está ligado também à Rede de Cidades e Vilas que Caminham de Portugal (Instituto de Mobilidade, s.d.), formando uma plataforma ativa de colaboração e partilha de boas práticas urbanas em mobilidade suave e ativa.

Os membros da rede comprometem-se a planear, desenhar e transformar o espaço público para privilegiar o andar a pé como modo principal de deslocação, criando ambientes urbanos mais seguros, saudáveis, amigáveis e vibrantes — em linha com os princípios de acessibilidade universal, sustentabilidade ambiental, convivência social e dinamização do comércio local (MITECO, s.d.; Smart-Cities.pt, 2024).

Além de ações formativas, partilha de experiências e campanhas de sensibilização, a rede promove eventos regulares, como o Congresso de Ciudades que Caminan, reconhecendo cidades-referência, por exemplo Pontevedra, onde o peão ocupa posição central na estratégia urbana (Turismo de Portugal, s.d.). Municípios interessados podem aderir e beneficiar de apoio técnico, transferência de conhecimento, contacto com especialistas e acesso a uma biblioteca digital dedicada à caminhabilidade e ao espaço público.

2.3.2. Pontevedra

O exemplo emblemático é Pontevedra, na Galiza (Espanha), que requalificou o seu centro a partir de 1999, eliminando quase todo o trânsito automóvel e tornando as ruas prioritárias para o uso pedonal. O caso de Pontevedra é frequentemente citado por demonstrar que cidades mais caminháveis são também mais seguras, inclusivas e vibrantes, sem prejuízo para o desenvolvimento económico.



Figura 12- Ilustração conceptual de requalificação de espaço público urbano, promovendo zonas verdes, lazer e circulação pedonal. Fonte: site Ciudades que Caminan.

2.3.2.1. A Origem do Conceito e a Grande Transformação Urbana

Pontevedra, um município galego com cerca de 83.000 habitantes com um núcleo urbano com 65.000 habitantes, é um exemplo mundial de urbanismo centrado nas pessoas (Concello de Pontevedra, 2017). No final dos anos 1990, Pontevedra enfrentava desafios típicos de cidades médias: ruas congestionadas, poluição sonora e atmosférica, degradação do centro histórico e perda de qualidade de vida. A "invasão automóvel" tornava o espaço público hostil, com 71 veículos por cada 100 habitantes e milhares de carros a circular ou estacionar diariamente em praças históricas como a de Curros Enríquez (Concello de Pontevedra, 2017). Este cenário mudou radicalmente a partir de 1999, com uma reforma urbana que devolveu as ruas aos peões, transformando Pontevedra numa referência global.



Figura 13- Praça de Curros Enríquez, Pontevedra, 1999. A imagem mostra a praça dominada pelo tráfego automóvel, com ruas largas e pouco espaço para pedestres, refletindo um desenho urbano centrado no carro. Autor desconhecido. Fonte: Adaptado de Ayuntamiento de Pontevedra (1999).



Figura 14- Praça de Curros Enríquez, Pontevedra, 2022. A imagem ilustra a requalificação do espaço urbano, priorizando a mobilidade pedonal, áreas de convívio e vegetação, transformando a praça em um local mais humano, acessível e convidativo para as pessoas. Autor desconhecido.

Sob a liderança do autarca Miguel Anxo Fernández Lores, a cidade adotou uma filosofia clara: **"as pessoas antes dos carros"** (Concello de Pontevedra, 2017, p. 17). Inspirada nas teorias de Jan Gehl (2010), que valorizam a escala humana, e nas ideias de Jane Jacobs (1961) sobre a vitalidade urbana, Pontevedra implementou um plano ambicioso para reduzir o tráfego automóvel e priorizar a mobilidade pedonal. O objetivo era tornar o espaço público um bem comum, inclusivo e preparado para a convivência, onde crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida se sentissem seguras e acolhidas.
A transformação foi gradual, começando pela pedonalização do centro histórico, um património rico com edifícios góticos e renascentistas. Até 2017, 70% da área central tornou-se livre de carros, com 91% dos veículos impedidos de entrar no núcleo urbano e zonas de tráfego restrito (limitadas a residentes, serviços essenciais e velocidades de

20-30 km/h) (Concello de Pontevedra, 2017). Passeios largos, pavimentos acessíveis, 223 espécies de árvores e 40 km de caminhos pedonais criaram uma paisagem urbana confortável e verde. Praças como a de Compostela ou ruas como Andrés Muruais, antes dominadas por carros, tornaram-se espaços de lazer e convívio (Concello de Pontevedra, 2017).



Figura 15- Rua Andrés Muruais, Pontevedra, mostrando o antes e depois da requalificação urbana. À esquerda, a rua antes da intervenção, com cerca de 5.000 veículos por dia e pouco espaço para peões e ciclistas. À direita, após a transformação, o tráfego motorizado é limitado a uma via, com outra destinada a estacionamento, enquanto os passeios foram alargados, oferecendo maior conforto e segurança para peões e ciclistas. Autor desconhecido. Fonte: Adaptado de Concello de Pontevedra. (n.d.). *Antes e despois*. https://ok.pontevedra.gal/es/antes-y-despues/



Figura 16- Praça de Compostela, Pontevedra, mostrando o antes e depois da requalificação urbana. Antes da intervenção, a praça concentrava tráfego proveniente de várias ruas importantes, como a Av. de Vigo, com cerca de 15.200 veículos por dia em direção sul, calçadas estreitas e estacionamento excessivo. Atualmente, a praça transformou-se num espaço amplo e acolhedor para peões, priorizando a mobilidade pedonal e a convivência social. Autor desconhecido. Fonte: Adaptado de Concello de Pontevedra. (n.d.). *Antes e despois*. https://ok.pontevedra.gal/es/antes-y-despues/

A reforma urbana foi além da mobilidade. Renovaram-se pavimentos, redes de saneamento, iluminação e mobiliário urbano, enquanto equipamentos públicos como o Teatro Principal, o Mercado Municipal e o Museu de Pontevedra dinamizaram o centro histórico

(Concello de Pontevedra, 2017). A acessibilidade universal foi priorizada, com a eliminação de barreiras arquitetónicas, beneficiando pessoas com mobilidade reduzida. O envolvimento comunitário foi crucial: através de assembleias, fóruns e consultas públicas, moradores, comerciantes e associações moldaram o processo, garantindo aceitação e apropriação coletiva das mudanças (Silva, 2019).

O *Metrominuto*, um mapa de tempos e distâncias a pé entre 30 pontos da cidade, desmitificou a necessidade do carro, mostrando que caminhar é prático e saudável (Concello de Pontevedra, 2017). Esta iniciativa, replicada por outras cidades, reforçou Pontevedra como uma "cidade que caminha", com 70% dos deslocamentos feitos a pé ou de bicicleta e 81% das crianças a irem para a escola caminhando (Concello de Pontevedra, 2017). O modelo rendeu prémios como o ONU-Habitat (2014) e o Intermodes (2013), destacando a intermodalidade pedonal e a qualidade urbana (Concello de Pontevedra, 2017).

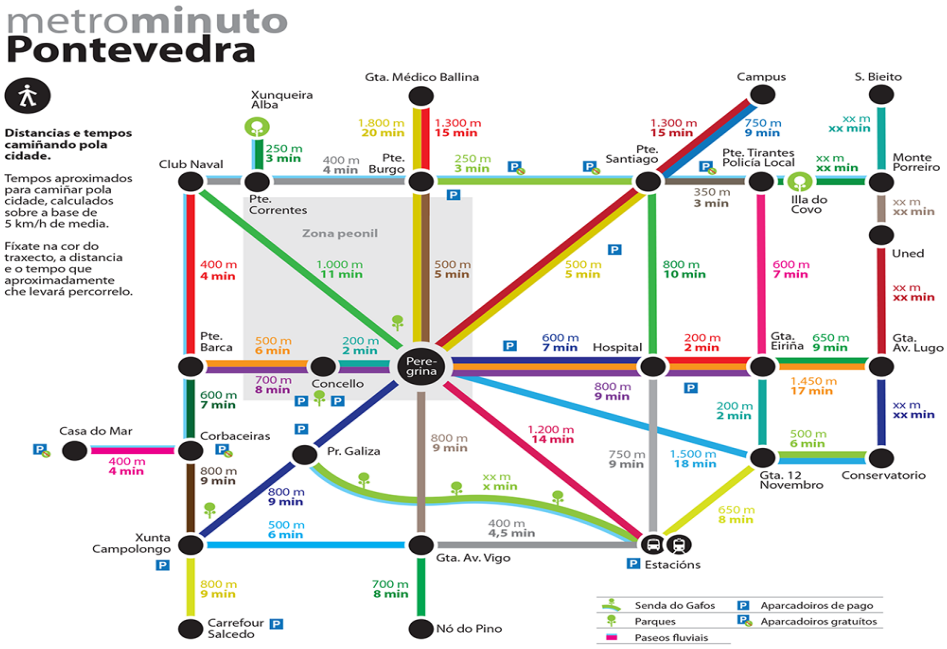


Figura 17- *Metrominuto* de Pontevedra, mapa esquemático que indica distâncias e tempos de percurso a pé entre pontos significativos da cidade. A ferramenta visual promove a mobilidade pedonal, mostrando que muitos destinos urbanos estão a uma curta caminhada, incentivando os habitantes a optar por deslocações a pé em vez do automóvel. Autor desconhecido. Fonte: Adaptado de Concello

Impactos Sociais, Ambientais e Económicos da Transformação Urbana

A requalificação de Pontevedra trouxe impactos profundos, transformando a relação entre os habitantes e a cidade.

Pontevedra antes



Pontevedra atualmente



Figura 18- Redução do tráfego automóvel em Pontevedra após a pedonalização do centro histórico. Fonte: Concello de Pontevedra (2010). Menos coches, más ciudad. Pontevedra: Concello de Pontevedra.

A análise dos grafismos apresentados no livro Menos coches, más ciudad (Concello de Pontevedra, 2010) permite compreender claramente a intenção do planeamento urbano no centro histórico de Pontevedra. O desenho de intervenção estabelece um perímetro que delimita a área principal de transformação, cujo objetivo central é tornar o centro mais pedonal. Para tal, foram criados estacionamentos subterrâneos estratégicos ao longo do perímetro, permitindo que os visitantes e moradores deixem os veículos fora da zona histórica e percorram a cidade exclusivamente a pé. Esta abordagem evidencia uma estratégia consciente de priorização da mobilidade pedonal, da acessibilidade e da valorização do espaço público.

O gráfico retirado de *Menos coches, más ciudad* (Concello de Pontevedra, 2010) evidencia como a intervenção da pedonalização no centro histórico e comercial reduziu cerca de 97% do trânsito a motor, e gerou impactos positivos em áreas mais alargadas da cidade. No interior da cidade registou-se uma diminuição de 77%, e, considerando o conjunto urbano, a redução global atingiu os 53%. Estes dados demonstram que uma

intervenção localizada pode produzir efeitos estruturais, estendendo os benefícios para além da área diretamente intervencionada.

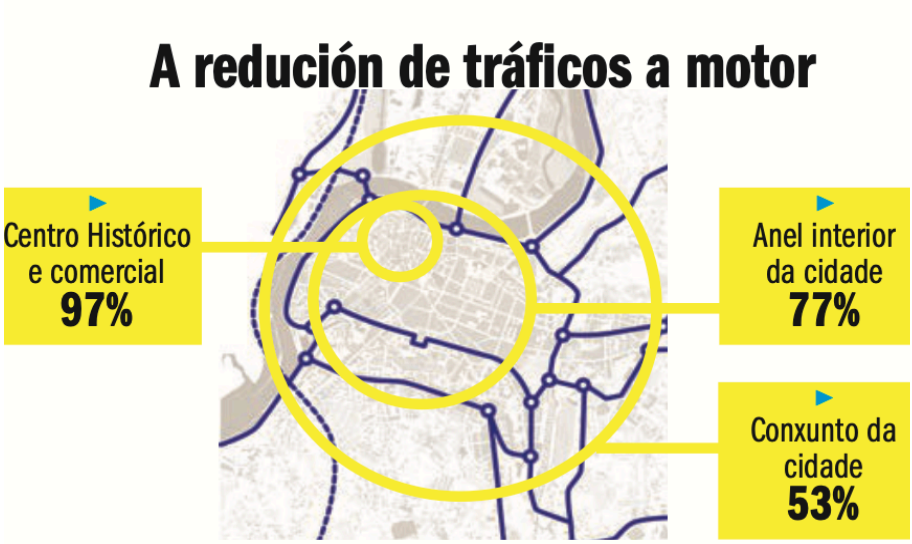


Figura 19- Rede viária de Pontevedra antes e depois da transformação urbana.
Fonte: Concello de Pontevedra (2010). Menos coches, más ciudad. Pontevedra: Concello de Pontevedra.

A intenção é: quem vem de visita e não é residente em Pontevedra estaciona o carro nos estacionamentos criados no perímetro e anda pela cidade a pé, quem é residente na cidade consegue mover-se a pé diariamente para as suas necessidades diárias: trabalho, compras, cafés, centro de saúde.

2.3.2.2. Impactos Sociais

A devolução das ruas às pessoas criou uma cidade inclusiva e vibrante. Crianças passaram a brincar em praças como a de Barcelos, idosos ganharam autonomia em passeios sem obstáculos, e pessoas com mobilidade reduzida beneficiaram de uma acessibilidade universal alcançada em quase 100% do espaço público urbano (Concello de Pontevedra, 2017). O programa *Camiño Escolar*, organizado pela Polícia Local, permite que 80% dos alunos do ensino básico vão sozinhos para a escola, com apoio de comerciantes que oferecem ajuda em caso de necessidade (Concello de Pontevedra, 2017). Inspirado por Francesco Tonucci (1991), este programa reflete a ideia de que uma cidade boa para crianças é boa para todos.
A mobilidade pedonal promoveu saúde pública. Um estudo de Benito et al. (2019) mostrou que 80% dos residentes aumentaram a atividade física, reduzindo o sedentarismo

e doenças cardiovasculares. A poluição sonora caiu de 70 dB para 40 dB em zonas pedonais, diminuindo o stress (Pontevedra City Council, 2020). A segurança viária melhorou drasticamente: desde 2010, com a velocidade máxima de 30 km/h e 300 lombas, não houve mortes em zonas pedonais, contra 30 óbitos entre 1997 e 2006 (Concello de Pontevedra, 2017). O sentimento de pertença, como defendido por Jacobs (1961), foi reforçado por eventos culturais, feiras e convívio nas ruas, criando uma comunidade mais unida.

2.3.2.3. Impactos Ambientais

A redução do tráfego automóvel cortou as emissões de CO_2 em 67% no centro urbano entre 1999 e 2019 (Concello de Pontevedra, 2017). A qualidade do ar melhorou, com uma queda de 60% nas partículas PM10 até 2015 (Benito et al., 2019). O plantio de 2.000 árvores e a criação de corredores verdes, como os caminhos do rio Lérez, mitigaram o efeito de ilha de calor, reduzindo temperaturas em até 3°C no verão (Beatley, 2011). Pavimentos permeáveis em ruas como a Michelena diminuíram inundações e promoveram a recarga de aquíferos, enquanto a biodiversidade urbana cresceu, com o regresso de aves e insetos nativos (Concello de Pontevedra, 2017).

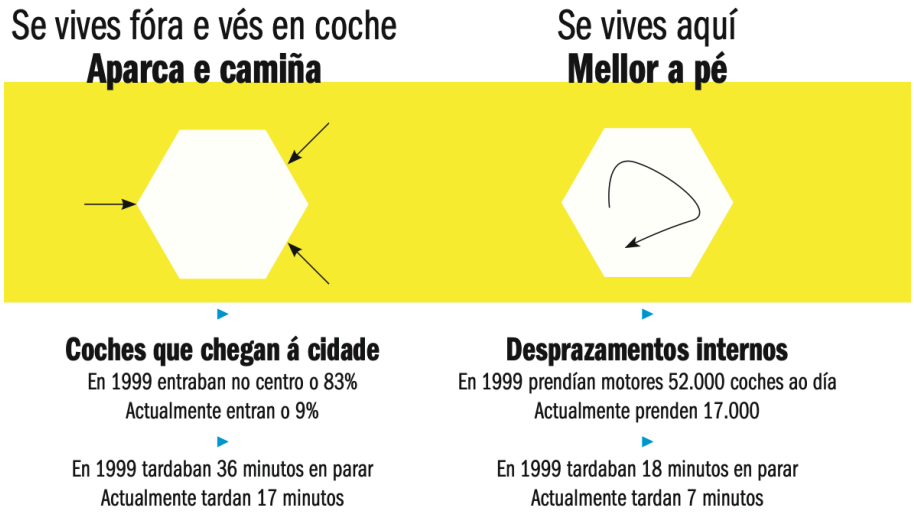


Figura 20- Evolução dos fluxos automóveis em Pontevedra: redução de entradas no centro e diminuição de deslocamentos internos (1999–atualidade).
Fonte: Concello de Pontevedra (2010). Menos coches, más ciudad. Pontevedra: Concello de Pontevedra.

2.3.2.4. Impactos Económicos

A revitalização do centro histórico impulsionou a economia local. O fluxo pedonal aumentou 30% entre 2000 e 2010, dinamizando cafés, lojas e restaurantes, com um crescimento de 20% no número de negócios até 2015 (Pontevedra City Council, 2020). O

turismo, atraído pela autenticidade da cidade, gerou cerca de 15 milhões de euros anuais (Silva, 2019). A aposta na cidade compacta evitou a deslocalização comercial para a periferia, mantendo o comércio no centro histórico, onde 80% dos residentes compram a pé (Concello de Pontevedra, 2017). Como sugere Harvey (2012), o "direito à cidade" foi concretizado, com espaços públicos que promovem equidade e prosperidade.

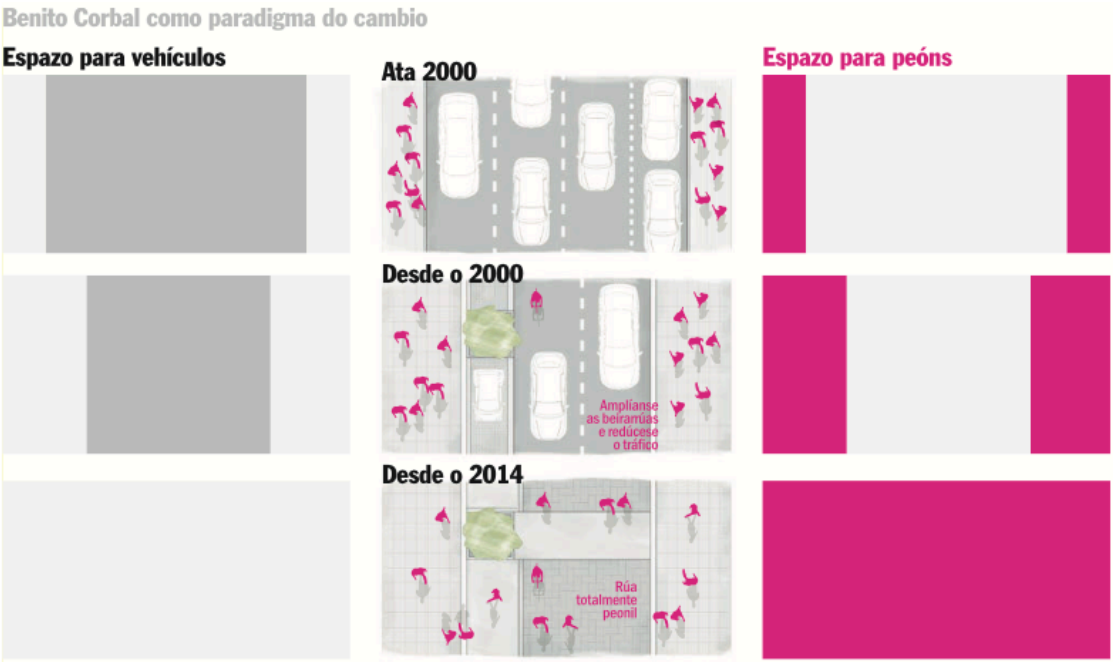


Figura 21- Transformação da Rua Benito Corbal, em Pontevedra: redução progressiva do espaço destinado a veículos e aumento do espaço pedonal (até 2000, entre 2000 e 2014, desde 2014).

2.4 Síntese: Lições Aplicáveis a Vila do Conde

A análise aprofundada dos casos de estudo em Pontevedra e Lisboa evidencia um conjunto de princípios, estratégias e boas práticas que podem informar e enriquecer a requalificação do centro histórico de Vila do Conde, especialmente no que respeita à mobilidade pedonal, à conexão de espaços verdes e à humanização do espaço público.

Em Vila do Conde, estas lições traduzem-se na necessidade de transformar ruas como a Rua da Igreja em zonas pedonais, promovendo um ambiente mais seguro, acessível e convidativo para todos. Espaços estratégicos, como o Cais da Alfândega, incluindo a ligação com a Rua do Cais das Lavandeiras, poderiam ser redesenhados para fomentar a circulação a pé, permitindo a criação de áreas de lazer, permanência e encontro social, enquanto se mantêm percursos funcionais para serviços e transportes locais.

A requalificação de ruas e praças centrais, como a Rua 25 de Abril, poderia incluir a implementação de passeios mais largos, vegetação para sombra e conforto térmico, mobiliário urbano que convide à permanência e zonas de descanso, seguindo o exemplo da humanização do espaço público observada em Pontevedra e no Corredor Verde de Monsanto, em Lisboa. A redução do espaço destinado aos automóveis, associada a limites de velocidade e zonas sem tráfego, contribuiria para tornar o centro histórico mais acolhedor, seguro e percorrível a pé.

A criação de corredores verdes urbanos é outra estratégia essencial. Em Vila do Conde, estes corredores poderiam ligar o centro histórico à zona ribeirinha do rio Ave e a áreas periféricas, como os bairros de Caxinas e Azurara, promovendo a mobilidade sustentável, a biodiversidade local e o conforto ambiental. A utilização de espécies nativas e que sejam concordantes com as espécies já existentes, pavimentos permeáveis e zonas sombreadas permitiria mitigar o efeito de ilha de calor urbano, melhorar a qualidade do ar e criar microclimas agradáveis, tornando a cidade mais resiliente às alterações climáticas.

Além disso, os corredores verdes e os espaços públicos requalificados podem acolher atividades culturais, feiras, mercados ou eventos comunitários, reforçando o sentimento de pertença e incentivando o convívio intergeracional. Praças como o Largo dos Artistas, a Praça da República ou a Praça José Régio poderiam tornar-se pontos de referência social e cultural, combinando lazer, comércio local e acessos a serviços essenciais, como escolas e centros de saúde.

A implementação destas intervenções em Vila do Conde, inspiradas nos exemplos analisados em Pontevedra e Lisboa, permite não apenas criar uma cidade mais caminhável e sustentável, mas também consolidar um centro histórico vivo, inclusivo e integrado com o seu território envolvente.

2.4.1. Reequilibrar o Espaço Público em Favor do Peão

A prioridade conferida ao peão, como em Pontevedra, permitiu recuperar a vitalidade urbana, diminuir a poluição e aumentar a segurança. Em Vila do Conde, a pedonalização seletiva deve ser acompanhada de passeios acessíveis, sombra natural e mobiliário inclusivo, criando ruas que convidem à permanência e à socialização.

2.4.2. Criação de Corredores Verdes e Pulmões Urbanos

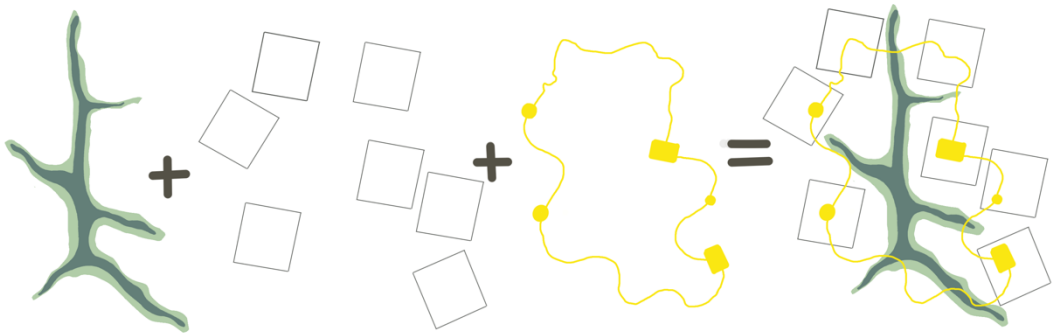
Em Vila do Conde, corredores verdes podem estruturar a mobilidade pedonal, com espécies arbóreas adaptadas ao clima atlântico.

2.4.3. Diversidade Funcional e Vitalidade Urbana

A mistura de habitação, comércio e serviços, como em Pontevedra, aumenta a vitalidade e segurança. Vila do Conde deve promover espaços multifuncionais no centro histórico, incentivando comércio local, lazer e cultura.

2.4.4. Planeamento Integrado e Implementação Faseada

A abordagem faseada, observada nos dois casos, permite testar medidas e garantir aceitação social. Vila do Conde beneficiará de um plano estratégico com prioridades claras, articulando mobilidade, ambiente e património.



3. Contextualização e levantamento da área de estudo

Este capítulo apresenta uma análise do território de Vila do Conde, com foco na sua caracterização territorial, no uso do centro histórico, na rede de espaços verdes e nas dinâmicas de mobilidade suave.

3.1. Caracterização Territorial de Vila do Conde

Integrada na Área Metropolitana do Porto, a cidade de Vila do Conde beneficia de uma posição estratégica, situada a cerca de 25 km da cidade do Porto, com acessos diretos pela A28, pela EN13 e pela linha vermelha do Metro do Porto, que assegura a ligação ferroviária ligeira até ao centro da cidade do Porto. Esta localização potência fluxos económicos, sociais e culturais, reforçando a centralidade da cidade no contexto metropolitano. Contudo, essa proximidade acarreta também pressões urbanísticas significativas, nomeadamente o aumento do tráfego automóvel e a expansão imobiliária, fatores que colocam em causa a sustentabilidade ambiental e a coesão urbana.

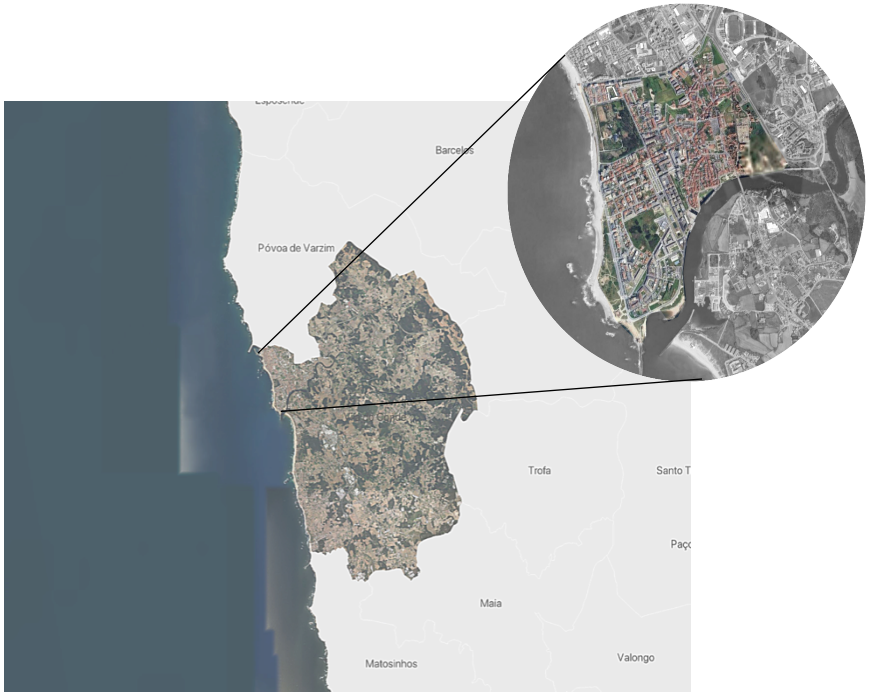


Figura 22- Localização do município de Vila do Conde. Fonte: Autor.

O rio Ave, eixo estruturante que atravessa a cidade, e a frente atlântica constituem elementos distintivos da sua paisagem urbana, ao mesmo tempo natural e construída. A margem do rio Ave e a frente marítima oferecem um elevado potencial para a criação de corredores verdes e de áreas de lazer, capazes de articular património natural, identidade histórica e vivência contemporânea da cidade.



Figura 23- Rio Ave na Cidade de Vila do Conde. Fonte: Desconhecido.

O centro histórico de Vila do Conde, núcleo vital e identitário, é caracterizado por uma malha urbana compacta, ruas estreitas e praças que testemunham séculos de evolução urbana. Este património cultural, associado à proximidade com o mar e ao cruzamento de rotas de mobilidade, constitui um recurso estratégico para a sua regeneração.

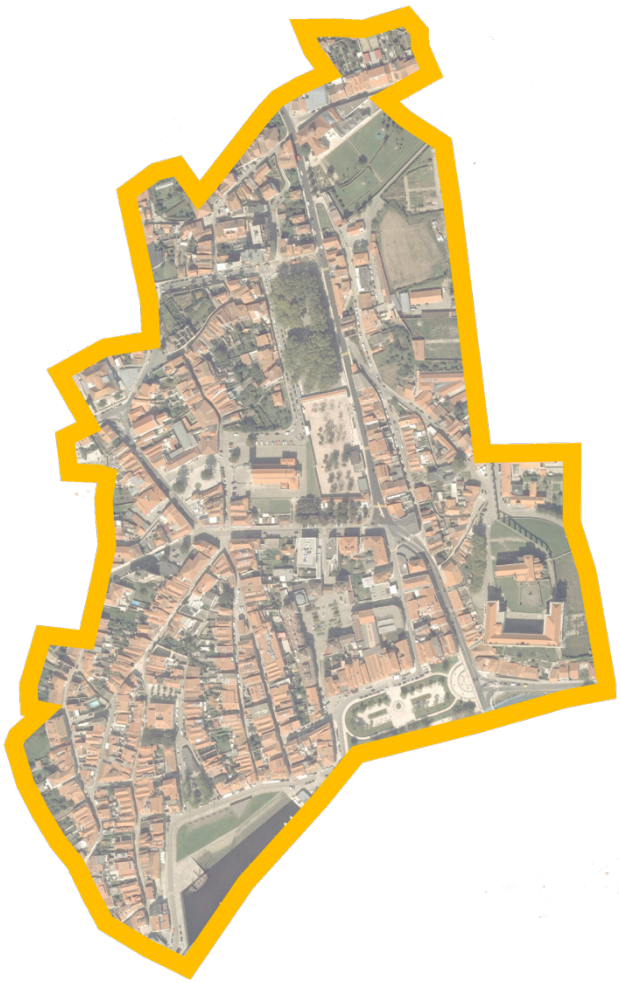


Figura 24- Delimitação do centro Histórico de Vila do Conde. Fonte: Autor.

A cidade que existe para além dos limites do centro histórico, acolheu novas áreas residenciais, equipamentos e zonas comerciais, o que introduziu contrastes de escala com o núcleo antigo. Esta dualidade evidencia a necessidade de estratégias urbanas que promovam equilíbrio entre crescimento e preservação, assegurando a continuidade das relações sociais e ambientais.

A identidade coletiva da cidade mantém-se enraizada em tradições locais, como a Feira Nacional de Artesanato ou as festas de São João, que reforçam o sentimento de pertença e a vitalidade cultural. Esta dimensão social alia-se ao potencial urbano e paisagístico, criando condições favoráveis para uma transformação que valorize a mobilidade pedonal e a requalificação do espaço público, aproximando a cidade dos seus habitantes e fortalecendo a sua sustentabilidade.

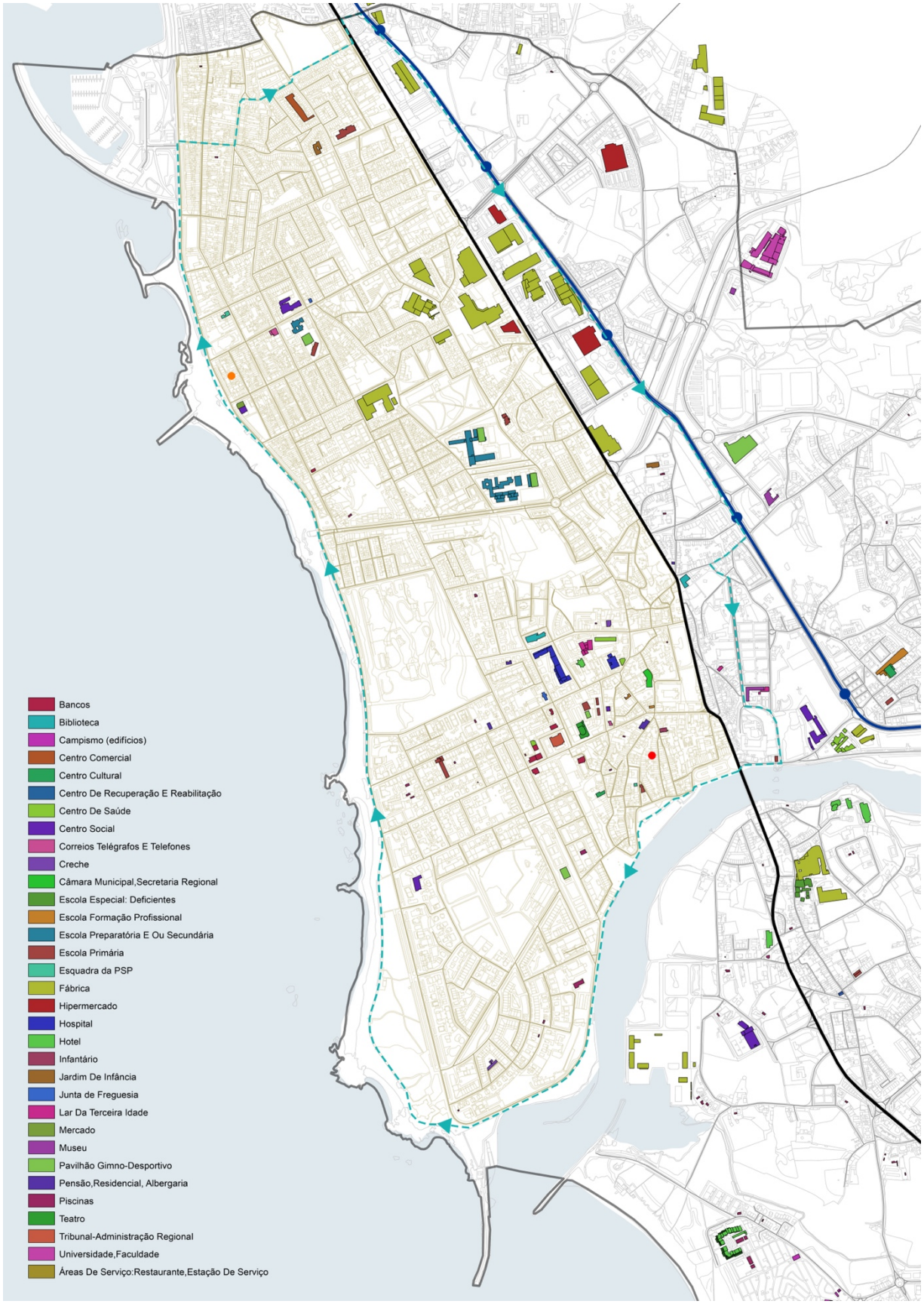


Figura 25- Mapa da cidade de Vila do Conde;Fonte: autor.



Figura 26- Fluxos de mobilidade em Vila do conde, segundo a app Strava. Fonte:Autor

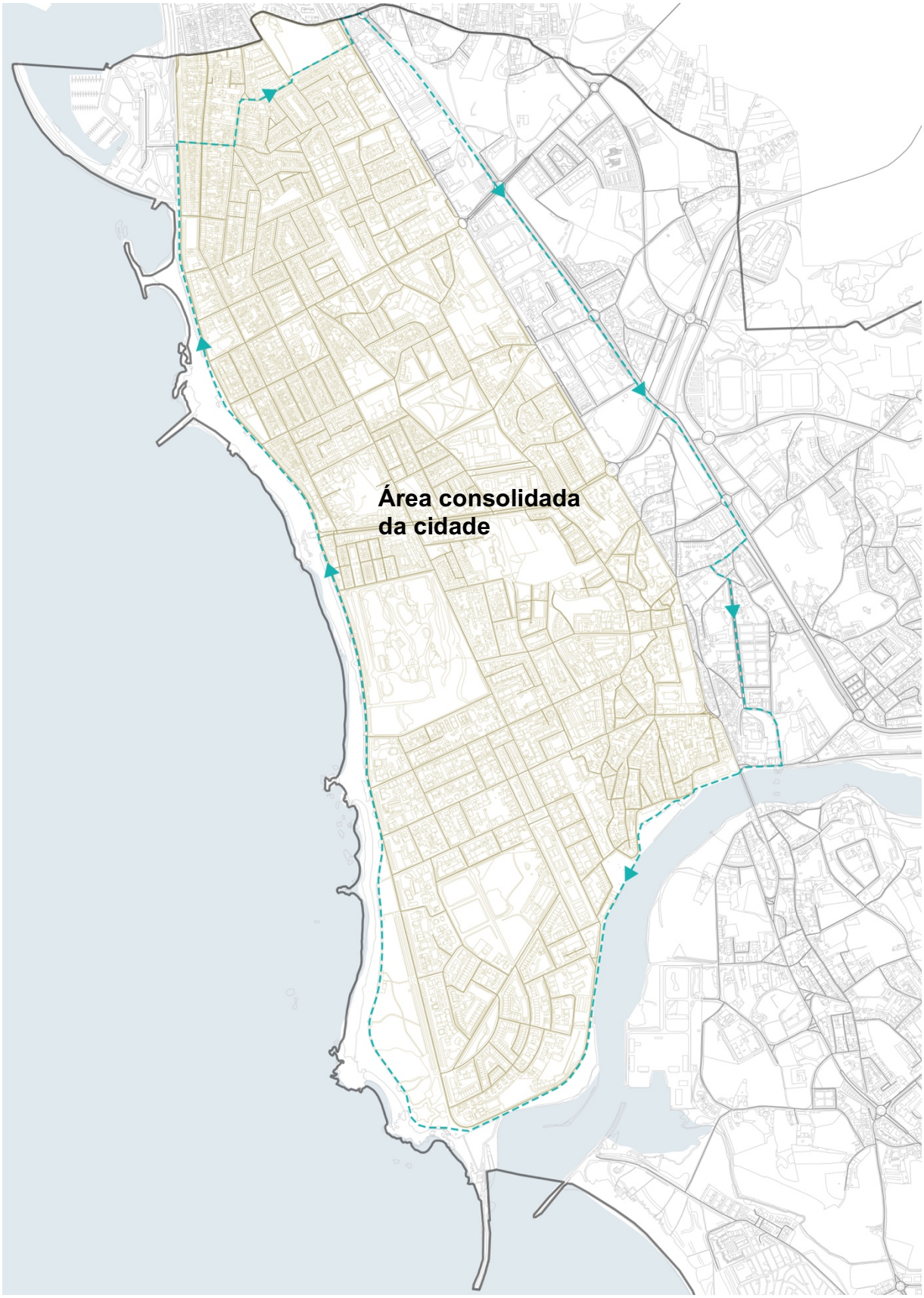


Figura 27- Percurso em torno de Vila do Conde, e área consolidada da cidade; Fonte:autor.

- Análise da Área Consolidada de Vila do Conde

A figura 27 ilustra a zona mais consolidada da cidade de Vila do Conde. Esta área desenvolve-se entre o rio, a faixa litoral, a EN13 e o limite do norte de Vila do Conde. Esta consolidação traduz-se na existência de uma malha densa e contínua, marcada pela sobreposição de funções residenciais, comerciais e de serviços, características de um tecido urbano com forte identidade e vivência quotidiana. É nesta área que se encontram os principais eixos estruturantes da cidade, a rede viária mais definida e a maior diversidade de usos.

Esta zona consolidada integra o centro histórico de Vila do Conde, onde se concentra grande parte do património edificado e cultural. O traçado urbano mais regular, visível no interior da mancha, contrasta com as áreas periféricas menos densas e fragmentadas, assinalando a transição entre o núcleo urbano central e os territórios mais recentes e em expansão.

A consolidação traduz não apenas uma ocupação física, mas também uma estrutura social e funcional que suporta a vida urbana. É aqui que se verificam as maiores intensidades de mobilidade, os espaços públicos mais utilizados e as oportunidades de intervenção com maior impacto direto na qualidade de vida da população.

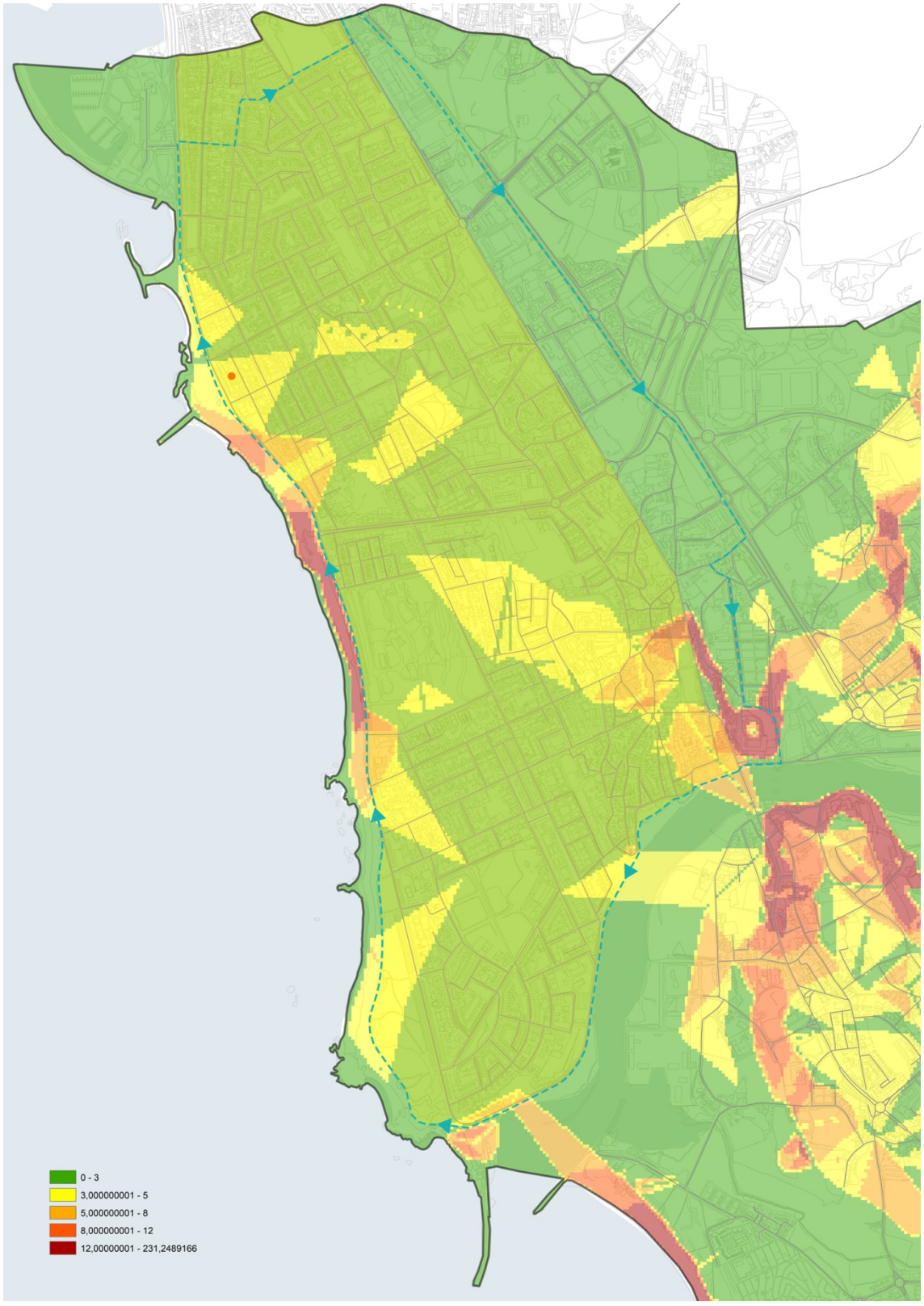


Figura 28- Mapa de declives de Vila do Conde

- Análise do Mapa de Declives de Vila do Conde

A carta de declives da cidade (figura 28) permite observar que esta se desenvolve numa superfície com declives inferiores a 5%. Esta condição traduz-se numa clara vantagem para a mobilidade suave quotidiana, já que permite percursos acessíveis, confortáveis e contínuos.

As zonas com declive moderado (5-8%) surgem de forma pontual e dispersa. Embora não constituam barreiras significativas, exigem uma maior atenção no desenho dos espaços públicos, de modo a garantir que os percursos se mantenham acessíveis para todos os utilizadores

Já os declives mais acentuados (8–12%)) concentram-se sobretudo nas transições as áreas de encosta e também no centro histórico. Estas zonas, pela sua topografia mais exigente, tendem a limitar a construção e a condicionar a mobilidade suave, funcionando muitas vezes como elementos de transição ou de fronteira no tecido urbano.

Por fim, as áreas em declive elevado (superior a 12%) localizam-se de forma mais marcada no limite oriental do território representado, associadas a frente costeira sul, a margem do rio Ave e a zona mais próxima do centro histórico da cidade. Estas constituem barreiras físicas naturais, mas ao mesmo tempo revelam-se fundamentais para a preservação de corredores ecológicos e para a manutenção de áreas de maior valor paisagístico e ambiental, como por exemplo o Parque da Cidade João Paulo II, que é o maior espaço verde urbano estruturado em Vila do Conde**;** a margem do Rio Ave que é um dos corredores ecológicos mais importantes do concelho, atravessando a cidade e conectando zonas ribeirinhas com valor ambiental, cultural e turístico; a Frente Atlântica (sistema dunar e praias), que começa na Praia de Azurara até Mindelo, e inclui o Parque de Reserva Ornitológica de Mindelo (PNRM), a primeira área protegida criada em Portugal (1957), com ecossistemas dunares e lagoares de elevado valor ecológico.

A análise do mapa de declives evidencia que Vila do Conde é, em grande medida, uma **cidade plana**, onde a topografia não representa um entrave à mobilidade suave quotidiana. Esta característica reforça a pertinência de promover estratégias urbanas que apostem na **pedonalidade e na mobilidade suave.**

3.2. Centro Histórico: Ocupação, Usos e Espaço Público Atual

O centro histórico de Vila do Conde apresenta uma morfologia urbana consolidada ao longo de vários séculos, marcada por uma malha de ruas estreitas em calçada e por praças de diferentes dimensões. Destaca-se a Praça da República, espaço central de caráter cívico, e a Rua da Igreja. O edificado é maioritariamente de carácter histórico, com predominância de construções de traça tradicional e de valor patrimonial, entre as quais se salienta o Convento de Santa Clara, implantado em posição dominante sobre o rio Ave. A proximidade ao rio, bem como a articulação entre espaços públicos e edifícios de interesse cultural, reforça a identidade deste núcleo urbano.



Figura 29- Mosteiro de Santa Clara. Autor: Desconhecido



Figura 30- Praça da República, Vla do Conde. Autor: Desconhecido

A ocupação do centro histórico é predominantemente mista, combinando habitação, comércio local (lojas tradicionais e cafés), serviços administrativos (como a Câmara Municipal) e equipamentos culturais (como o Teatro Municipal). No entanto, observa-se uma perda gradual de residentes, devido ao envelhecimento demográfico, à pressão turística e à falta de incentivos à habitação acessível (Silva, 2019). Esta tendência reduz a vitalidade noturna e a diversidade funcional, comprometendo a coesão social defendida por Jacobs (1961).

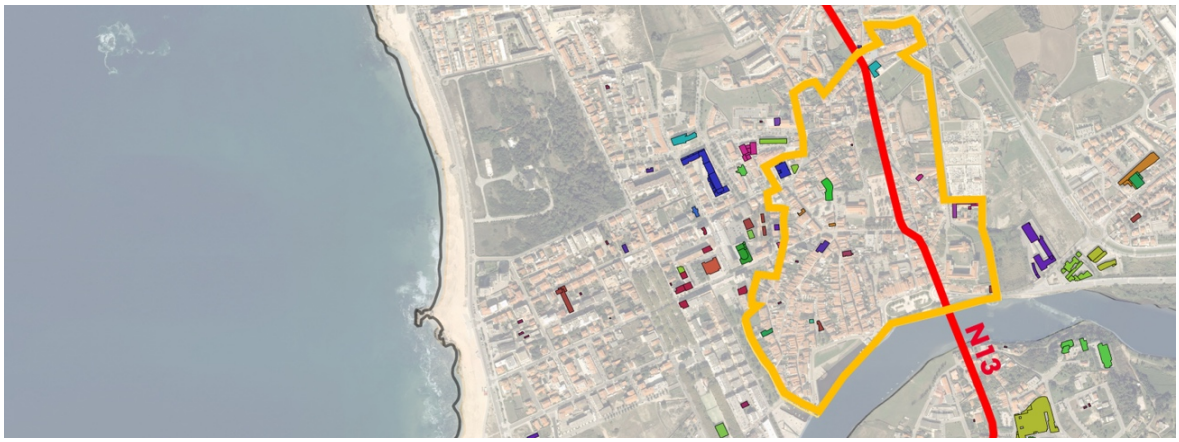


Figura 31 -Centro histórico , Vila do Conde. Fonte: Autor.

O espaço público apresenta limitações significativas. Muitas ruas, como a Rua 25 de Abril, foram desenhadas para priorizar o automóvel, com passeios por vezes estreitos e estacionamento muitas vezes desordenado que ocupam áreas de valor patrimonial. Embora exista um passeio contínuo, o desenho do espaço revela-se excessivamente mineral, sem contemplar vegetação ou soluções naturais que humanizem a experiência urbana. A inexistência de bancos, zonas de sombra e pontos de descanso transforma-o num local de passagem em vez de um espaço de permanência. Paralelamente, a falta de rampas e de pavimentos acessíveis contribui para barreiras físicas que limitam a mobilidade inclusiva: idosos e pessoas com mobilidade reduzida.



Figura 32- Rua 25 de Abril, Vila do conde. Foto retirada do Google Earth

A ligação entre o centro histórico e outros polos urbanos, como a frente ribeirinha, é fragmentada por vias de tráfego intenso, como a EN13, que criam barreiras percetivas e físicas (Soja, 2010). A vegetação é limitada, com poucas árvores ou áreas verdes integradas, o que agrava o desconforto térmico no verão e reduz a qualidade ambiental. Apesar destes constrangimentos, o centro histórico possui um potencial notável para se tornar um espaço vibrante, desde que se invista na pedonalização seletiva, na requalificação de praças e na integração de elementos verdes, inspirados em casos como Pontevedra.



Figura 33- Passagem da N13 pelo centro histórico; Fonte: Retirado do google earth

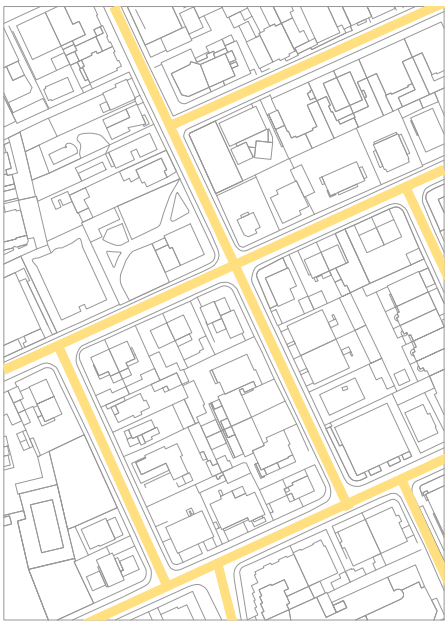


Figura 34 - Malha urbana recente; Fonte: autor

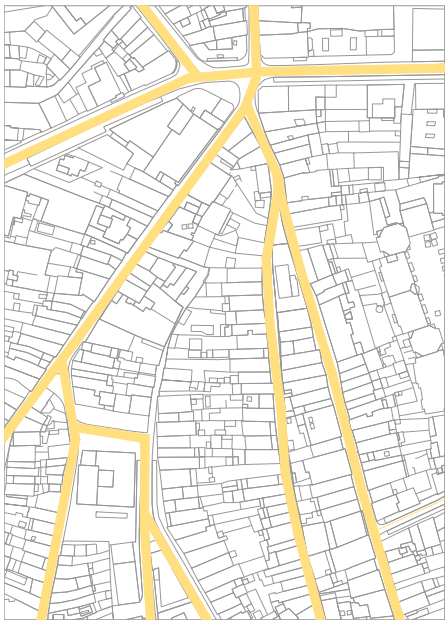


Figura 35- Malha urbana centro histórico; Fonte: autor.

Malha urbana recente	Malha urbana antiga
• Traçado regular/ortogonal • Ruas largas, asfaltadas • Praças maiores • Edificado mais alto e volumoso • Funções residenciais e de serviços • Espaço público pensado para o automóvel	• Traçado irregular • Ruas estreitas, em calçada • Praças pequenas • Edificado mais antigo • Espaço público pouco adaptado à mobilidade reduzida

3.3. Espaços verdes existentes

O sistema de espaços verdes em Vila do Conde constitui um recurso valioso, mas apresenta-se fragmentado, não configurando ainda uma rede coesa capaz de maximizar os benefícios ecológicos, sociais e climáticos. Esta conclusão resulta da análise cartográfica do território, onde se observou a dispersão dos espaços verdes e a ausência de ligações contínuas entre eles. Um levantamento preliminar identificou diferentes tipologias, desde jardins formais e parques urbanos até áreas marginais junto ao rio e a infraestruturas viárias, que apresentam potencial para reconversão e integração numa estrutura verde mais articulada.Espaços Verdes Existentes**.**

- **Jardim Júlio Graça**: Um dos principais espaços verdes do centro, com valor paisagístico e recreativo, mas com mobiliário urbano insuficiente e pouca sombra.
- **Margens do Rio Ave**: Áreas que merecem uma recuperação da margem pois encontram-se subaproveitadas, com acesso limitado e com falta de integração urbana.
- **Praças e Largos**: Pequenos espaços como a Praça da República oferecem potencial para permanência.
- **Vazios Urbanos**: Resultantes de talhões não edificados ou logradouros subutilizados, representam oportunidades relevantes para reforçar a estrutura verde da cidade. Na área do centro histórico de Vila do Conde, identificam-se, por

exemplo, os terrenos expectantes junto à Rua da Alfândega, que, pela sua localização estratégica, poderiam ser reconvertidos em *microespaços* verdes de proximidade.

De acordo com a imagem apresentada, observa-se que estes não constituem casos isolados, existindo ainda diversos espaços dispersos pelo tecido urbano com potencial semelhante. A sua integração numa rede de espaços verdes permitiria aumentar a continuidade ecológica e social, potenciando a criação de áreas de descanso, sombreamento e lazer em pontos atualmente carenciados de qualidade ambiental.



Figura 36 - Levantamento das áreas verdes; Fonte: Autor

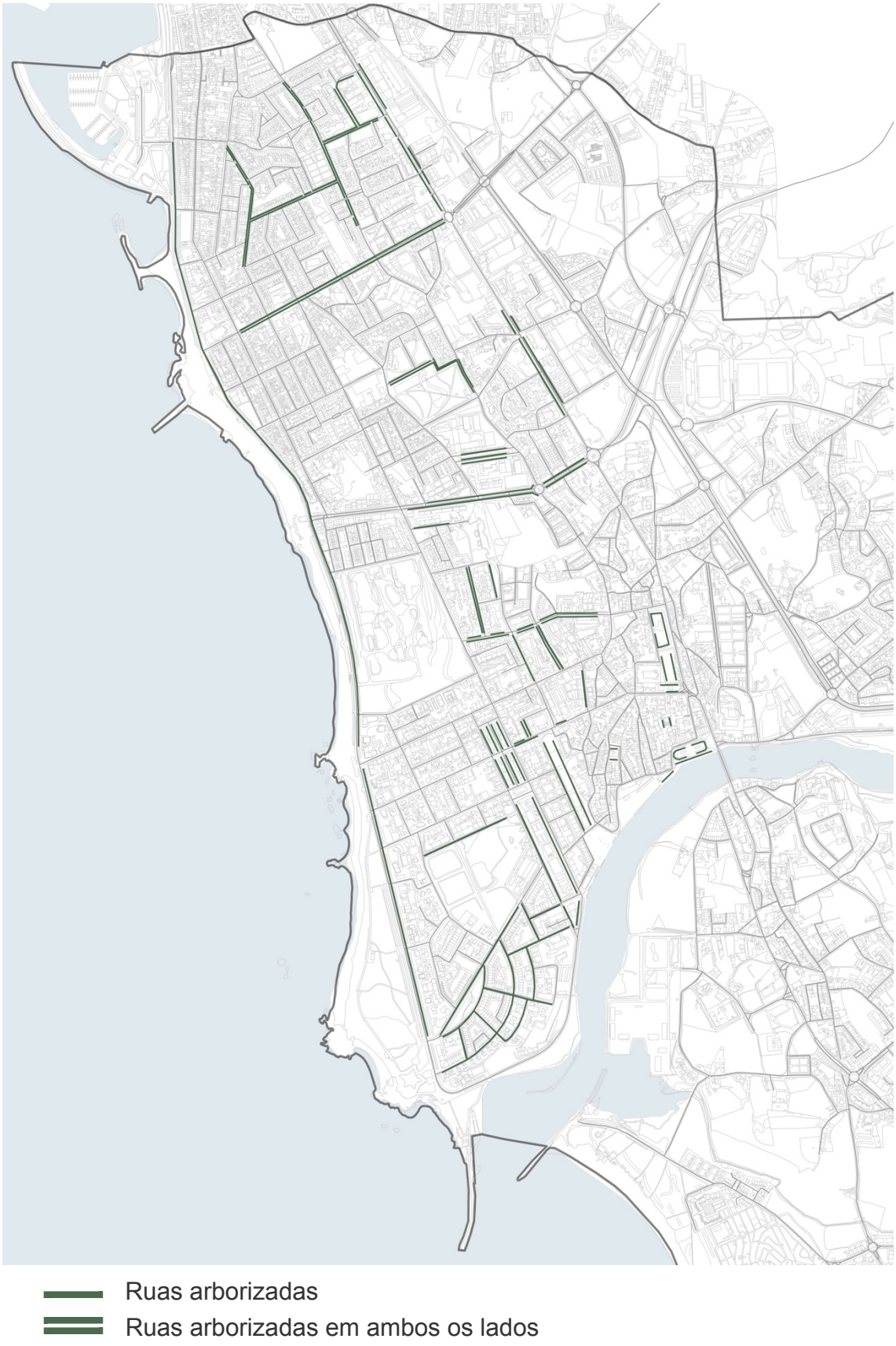


Figura 37- Levantamento das ruas arborizadas em Vila do Conde; Fonte: autor

O levantamento das espécies arbóreas nas ruas e praças de Vila do Conde permitiu identificar várias espécies autóctones e nativas, essenciais para compreender a estrutura verde urbana existente e fundamentar futuras propostas de qualificação.

Entre as espécies mais relevantes encontram-se o Choupo-branco (*Populus alba*), o Choupo-italiano (*Populus nigra'Italica'*), o Amieiro (*Alnus glutinosa*), o Lódão-bastardo (*Celtis australis*) e o Freixo-de-folha-estreita (*Fraxinus angustifolia*). Estas espécies estão fortemente associadas a ecossistemas ribeirinhos e mediterrânicos, sendo a presença do Amieiro e do Freixo explicada pela relação direta da cidade com a frente ribeirinha do rio Ave, onde encontram condições ecológicas favoráveis.

O Lódão-bastardo é amplamente utilizado em parques e avenidas, pela rusticidade e boa adaptação às condições urbanas. Já o Plátano (*Platanus* × *hispanic*a) destaca-se na Praça Júlio Graça, onde define as alamedas urbanas, criando espaços sombreados de grande valor cénico e social. Na frente marítima, observa-se uma faixa quase contínua de Metrosideros (*Metrosideros excelsa*), cuja utilização se justifica pela resistência ao vento, salinidade e solos arenosos, assegurando também forte impacto ornamental.



Figura 38- Fotografia da Praça Júlio Graça, os Plátanos. Fonte: Google Earth.



Figura 39- Fotografia da marginal de Vila do Conde, os Metrosíderos. Fonte: Google Earth.

Apesar da diversidade, a arborização apresenta-se fragmentada, carecendo de uma visão integrada. Assim, torna-se essencial articular estas espécies numa estrutura verde urbana contínua, reforçada por corredores verdes que liguem ruas, praças, a frente ribeirinha e a frente marítima. Esta estratégia permitirá mitigar as ilhas de calor, melhorar o conforto ambiental, valorizar a paisagem e promover a biodiversidade.

O levantamento assume, por isso, um papel crucial, ao fornecer a base para propostas fundamentadas que mantenham, reforcem e melhorem o património arbóreo existente, consolidando uma rede verde urbana mais resiliente e sustentável para Vila do Conde.

Lista das espécies registadas no levantamento:

- Metrosídero – *Metrosideros excelsa* – Perene
- Plátano – *Platanus* × *hispanica* – Caduca
- Pinheiro-manso – *Pinus pinea* – Perene
- Choupo-branco – *Populus alba* – Caduca
- Ginkgo – *Ginkgo biloba* – Caduca
- Yuca – *Yucca elephantipes* – Perene
- Árvore-de-júpiter – *Lagerstroemia indica* – Caduca
- Amieiro – *Alnus glutinosa* – Caduca
- Choupo-italiano – *Populus nigra 'Italica'* – Caduca
- Laranjeira-amarga – *Citrus* × *aurantium* – Perene

- Palmeira-das-Canárias – *Phoenix canariensis* – Perene
- Cinamomo – *Melia azedarach* – Caduca
- Auracária-de-Norfolk – *Araucaria heterophylla* – Perene
- Tília-de-folha-pequena – *Tilia cordata* – Caduca
- Acácia-rosa – *Robinia pseudoacacia* – Caduca
- Falso-plátano – *Acer pseudoplatanus* – Caduca
- Lódão-bastardo – *Celtis australis* – Caduca
- Freixo-de-folha-estreita – *Fraxinus angustifolia* – Caduca
- Tamarix – *Tamarix gallica* – Caduca

3.4. Espaços verdes potenciais: Mapeamento

A análise global de Vila do Conde permitiu identificar a distribuição da estrutura verde urbana e os principais desafios decorrentes da sua fragmentação. A proposta de intervenção incide agora sobre o centro histórico, escolhido como área prioritária pela sua relevância patrimonial, simbólica e funcional no contexto da cidade.

O centro histórico reúne um conjunto de praças, largos e pequenos espaços públicos que apresentam condições para requalificação e integração de elementos verdes. A identificação destes “espaços com potencial” constitui um passo essencial para fundamentar a proposta final e garantir a articulação entre património edificado e estrutura verde urbana.

A opção de intervir prioritariamente no centro histórico segue o exemplo de Pontevedra, caso de estudo desta investigação. Também naquela cidade o processo de transformação urbana começou no centro histórico, a partir do qual se expandiu a rede de pedonalização e a requalificação do espaço público. Esta estratégia demonstrou que atuar no núcleo central pode constituir um motor de mudança e um ponto de partida sólido para a consolidação de uma visão integrada da cidade.

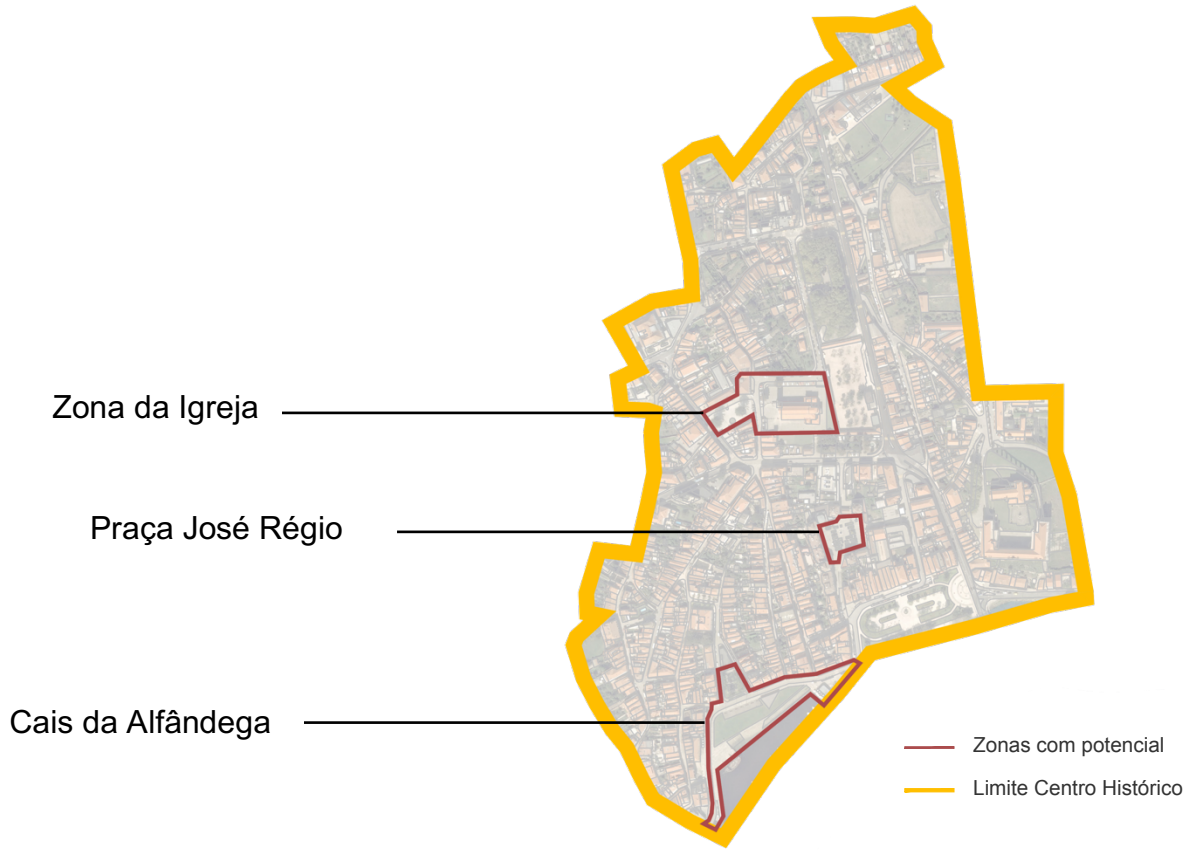


Figura 40-Localização dos espaços verdes potenciais no Centro Histórico; Fonte: Autor

O mapeamento realizado no centro histórico de Vila do Conde permitiu identificar três áreas com elevado potencial para intervenção paisagística, que podem desempenhar um papel estruturante na melhoria da qualidade do espaço público e na integração de mais verde na malha urbana.

- Praça José Régio: situada numa posição central e com forte valor simbólico, apresenta condições para se afirmar como um espaço de estadia mais confortável, com potencial para acolher diferentes usos sociais e culturais. A sua dimensão e localização permitem que se destaque como um dos principais pontos verdes do centro histórico, reforçando a centralidade urbana.



Figura 41- Imagem da Praça José Régio; Autor: "Turismo de Vila do Conde"

- Cais da Alfândega (margens do rio Ave): este espaço ribeirinho constitui uma oportunidade para criar um verdadeiro eixo verde estruturante, reforçando a relação entre a cidade e o rio. A sua configuração oferece potencial para valorizar a paisagem e a vivência urbana, funcionando como corredor ecológico e recreativo e articulando-se com outros espaços públicos do centro histórico.



Figura 42- Imagem do Cais da Alfândega; Autor: "Turismo de Vila do Conde"

- Zona da Igreja: atualmente marcada pelo excesso de pavimentação, apresenta um défice de conforto ambiental e de presença de elementos naturais. Trata-se de uma boa oportunidade para reverter a impermeabilização existente, permitindo o surgimento de zonas de estadia mais equilibradas em relação à monumentalidade do património edificado e ao uso quotidiano deste espaço.



Figura 43- Imagem da zona da Igreja; Autor: "Turismo de vila do Conde"

Importa salientar que, no centro histórico de Vila do Conde, muitas ruas apresentam secções estreitas, o que limita a introdução de vegetação de grande porte. Por esse motivo, as praças, largos e frentes ribeirinhas assumem um papel determinante enquanto suportes principais da estrutura verde urbana. A aposta nestes espaços estratégicos permite compensar a limitação das ruas, garantindo ao mesmo tempo uma rede coerente de áreas verdes que melhora o conforto ambiental, valoriza a imagem urbana e promove a vivência social do centro histórico.

3.5. Ruas com potencial de pedonalização no Centro Histórico

No centro histórico, a pedonalização pode assumir diferentes formas, ajustadas às características e funções de cada rua.

A rua partilhada é aquela em que peões, ciclistas e veículos circulam no mesmo plano, sem separações rígidas, com um desenho urbano que induz velocidades reduzidas e garante a prioridade ao peão. Esta tipologia é particularmente adequada a ruas estreitas e de carácter histórico, onde se justifica manter algum acesso automóvel, como para residentes ou cargas e descargas. No contexto de Vila do Conde, a Rua da Igreja apresenta características que se aproximam deste modelo, dada a sua largura reduzida e a envolvente patrimonial.

A rua segregada define faixas distintas para cada modo de circulação, separando claramente automóveis, peões e, quando possível, ciclistas ou transporte público. Aplica-se sobretudo a vias com maior fluxo de tráfego, permitindo organizar os diferentes modos em condições de maior segurança. A Rua 25 de Abril, pelo seu papel de ligação e intensidade de circulação, pode ser observada como exemplo que se enquadra nesta tipologia.

Por fim, a rua 100% pedonal exclui totalmente o automóvel, destinando-se apenas à circulação e vivência pedonal. Nestes casos, privilegia-se a presença de mobiliário urbano, esplanadas e zonas de estadia, criando espaços urbanos de uso intensivo e elevado valor social. A Rua do Cais das Lavandeiras, pela sua relação direta com o rio Ave e pelo seu carácter turístico e de lazer, corresponde a um exemplo com potencial para este tipo de configuração.

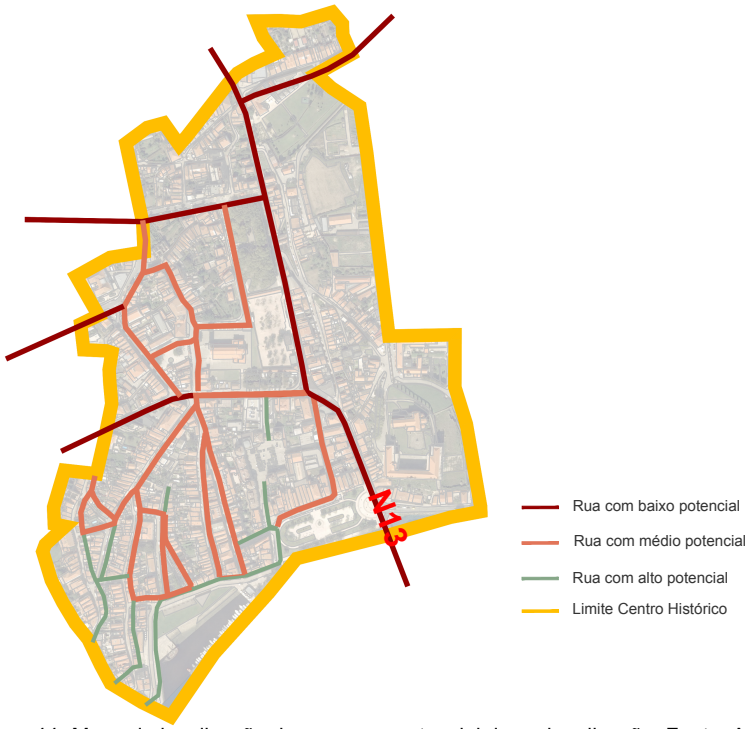


Figura 44- Mapa de localização de ruas com potencial de pedonalização. Fonte: Autor.

A imagem representa uma classificação das ruas do centro histórico de Vila do Conde em três graus de potencial de pedonalização, assinalados a verde, laranja e vermelho.

- Ruas a verde (alto potencial de pedonalização): correspondem às áreas com maior vocação para acolher dinâmicas pedonais, por se localizarem na proximidade de espaços verdes, frentes ribeirinhas ou zonas patrimoniais a preservar. Estas ruas possuem condições espaciais e funcionais que favorecem a vivência pedonal e a integração com a rede de espaços públicos existentes, sendo consideradas prioritárias para uma eventual reorganização da mobilidade.
- Ruas a laranja (potencial intermédio de pedonalização): situam-se em áreas onde a circulação automóvel ainda desempenha um papel relevante, mas onde existem oportunidades para reforçar o uso pedonal, seja através da reorganização do espaço, seja pela valorização das ligações entre pontos de interesse urbano. Representam, assim, zonas de transição, onde a pedonalização pode ser parcial ou combinada com outros modos de mobilidade suave.
- Ruas a vermelho (baixo potencial de pedonalização): correspondem às vias estruturantes do centro histórico, indispensáveis para a circulação automóvel e atravessamento da cidade. O exemplo mais evidente é a N13, que atravessa o centro histórico e assume uma função essencial na rede viária, garantindo o trânsito de atravessamento, serviços e emergências. Por esta razão, estas ruas apresentam um reduzido potencial de pedonalização, mantendo-se fundamentais no suporte à mobilidade urbana e regional.

Esta leitura permite distinguir as diferentes possibilidades de intervenção futura, salientando as ruas com maior potencial de transformação em benefício da mobilidade pedonal e da qualificação do espaço público, sem comprometer a necessária funcionalidade do centro histórico.

Tabela 1- Tabela de identificação de potencial de pedonalização das ruas. Fonte: autor.

Ruas do Mapa	Alto potencial (uso exclusivo do peão)	Médio potencial (restringir o trânsito) - transito de acesso condicionado - cargas e descargas, acesso a garagens	Baixo potencial (Rua com muito trânsito de acesso e de passagem)
Largo da Alfândega			
R. Do Cais das Lavandeiras			
Rua do Lidador - já apresenta um caracter de rua menos movimentada por trânsito, podendo por isso ser atribuída uma pedonalização parcial, sendo que só circulam carros de moradores da mesma			
Rua da Fraga			
Rua do Socorro			
Rua de Dr. de Elias Aguiar			
Travessa do Ferreiro			
Rua de São Bento			
Avenida Dr João Canavarro			
Avenida José Régio			
Rua 25 de Abril (apesar de ser uma rua com bastante aceso de carros devido aos seus serviços na mesma, esta rua pode ser parcialmente transformada, tirando o seu caracter mineral e favorecendo o peão com sombras)			

3.6. Diagnóstico: Oportunidades, Constrangimentos e Potencialidades

O diagnóstico de Vila do Conde é um exercício de leitura do território, identificando os seus pontos fortes, limitações e possibilidades de transformação. Esta análise estrutura-se em três dimensões — oportunidades, constrangimentos e potencialidades — para fundamentar uma proposta de requalificação urbana que seja realista, participativa e sustentável.

Oportunidades

- **Escala Humana e Densidade Equilibrada**: A malha urbana compacta do centro histórico facilita deslocações a pé, sendo ideal para promover a mobilidade suave, como observado em Pontevedra
- **Património e Paisagem**: A riqueza arquitetónica e a presença do rio Ave e do mar oferecem uma identidade única, que pode ser valorizada através de espaços públicos requalificados
- **Rio Ave como Eixo Estruturante**: A requalificação das margens ribeirinhas pode criar um corredor verde central, promovendo lazer, ecologia e coesão urbana.
- **Espaços Verdes Existentes**: Jardins como o Júlio Graça e vazios urbanos oferecem potencial para uma rede verde integrada.
- **Apoio Comunitário e Político**: A crescente sensibilidade dos moradores e do município para a sustentabilidade urbana cria condições favoráveis a intervenções inovadoras

Constrangimentos

- **Domínio do Automóvel**: O tráfego intenso, especialmente na EN13, e o estacionamento desordenado comprometem a qualidade do espaço público
- **Fragmentação Verde**: A falta de conectividade entre espaços verdes reduz os benefícios ecológicos e sociais
- **Infraestruturas Obsoletas**: Passeios estreitos, pavimentos irregulares e ausência de sombra limitam a acessibilidade e o conforto.

- **Barreiras à Mobilidade**: Vias de tráfego intenso e descontinuidades pedonais fragmentam a cidade, dificultando deslocações suaves
- **Planeamento Sectorial**: A ausência de uma visão integrada entre mobilidade, ecologia e património dificulta intervenções sistémicas.

Potencialidades

- **Rede Verde Urbana**: Interligar espaços verdes através de corredores arborizados, como nas ruas 5 de Outubro e da Alfândega, pode criar uma infraestrutura ecológica funcional
- **Corredores Multimodais**: Transformar eixos como a Avenida Júlio Graça em vias partilhadas com prioridade pedonal e ciclável.
- **Microintervenções**: Jardins de bolso, hortas comunitárias e requalificação de vazios urbanos podem gerar impacto imediato com baixo custo.
- **Alinhamento com Agendas Globais**: O Pacto Ecológico Europeu e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável oferecem enquadramento político e financeiro para projetos sustentáveis
- **Participação Comunitária**: Envolver moradores e comerciantes em processos de co-criação, como em Pontevedra, pode aumentar a aceitação e o impacto das intervenções

4. Proposta de intervenção

Nesta proposta, o epicentro de transformação é o centro histórico de Vila do Conde, inspirado no modelo de Pontevedra, cidade reconhecida internacionalmente pelo êxito da sua estratégia de devolver o espaço urbano aos peões e colocar a mobilidade pedonal no centro das decisões urbanísticas.

A proposta organiza-se em dois grandes eixos complementares que orientam a intervenção:

- Revitalização e criação de espaços verdes em três pontos-chave: o Cais da Alfândega, pela sua relação direta com o rio Ave; a Zona da Igreja, marcada pelo excesso de pavimentação; e a Praça José Régio, espaço central de sociabilidade e encontro. Estes locais apresentam potencial para reforçar a estrutura verde urbana e qualificar o espaço público.

Pedonalização das ruas do centro histórico, adaptada às características de cada via. São consideradas três tipologias:

- Rua segregada, representada na Rua 25 de Abril, adequada a vias com maior fluxo e que exigem separação clara entre modos de transporte;
- Rua partilhada, representada na Rua da Igreja, indicada para ruas estreitas e de carácter patrimonial, onde peões e veículos podem coexistir em condições de baixa velocidade;
- Rua 100 % pedonal, representada na Rua do Cais das Lavandeiras, vocacionada para a fruição pedonal plena, associada ao lazer e ao turismo.

O conceito é que estas duas dimensões — espaços verdes e pedonalização — sejam entendidas de forma articulada, procurando transformar o centro histórico num espaço mais acessível, atrativo e equilibrado, capaz de servir de motor para a qualificação do restante tecido urbano.



Figura 45- Diagrama conceptual - O conceito; Fonte: autor

Na proposta prevê-se a passagem de ruas pensadas sobretudo para o atravessamento automóvel para espaço público de cota única centrado nas pessoas e nos modos leves, onde a circulação existe mas deixa de ditar o desenho do lugar. Assume-se a rua como bem público multifuncional — ligar, aceder e permanecer — recuperando escala humana e segurança quotidiana em coerência com a malha compacta e o património urbano de Vila do Conde, assim como sugere o diagrama da Figura 46.

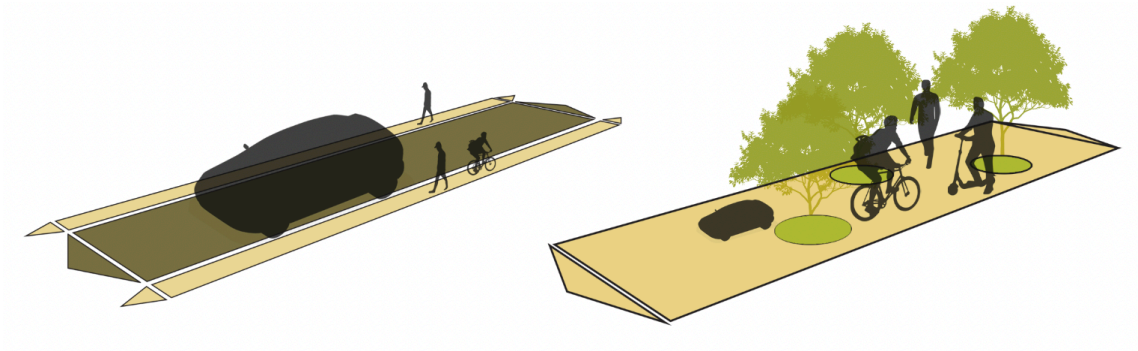


Figura 46- Diagrama conceptual: Rua centrada nas pessoas; Fonte: autor.

O percurso das Pessoas prioriza percursos pedonais e cicláveis contínuos, legíveis e sombreados, tornando a opção ativa simples e cómoda nas deslocações curtas do quotidiano.

O Caminho da Biodiversidade estrutura uma rede de corredores verdes que liga parques, margens e ruas arborizadas, assegurando fluxos ecológicos, reforço de habitats e melhoria do microclima urbano.

Quando estas duas redes se cruzam, tal como mostra o diagrama da figura 47, o espaço público ganha vida: os percursos tornam-se mais usados e seguros, o ambiente fica mais fresco e silencioso, e a cidade passa a oferecer rotas que são, ao mesmo tempo, caminhos de proximidade e vias de natureza. O efeito é uma mobilidade mais saudável e inclusiva, aliada a um sistema verde mais robusto, com benefícios diretos na qualidade do ar, na permanência em rua e na identidade dos bairros.



Figura 47- Diagrama conceptual: a complementaridade entre o caminho das pessoas e o caminho da biodiversidade; Fonte: autor.

A nível de cidade, a proposta materializa uma rede contínua que liga parques e jardins através de ruas arborizadas, criando ao mesmo tempo percursos de proximidade para as pessoas e conectividade ecológica entre fragmentos de habitat.

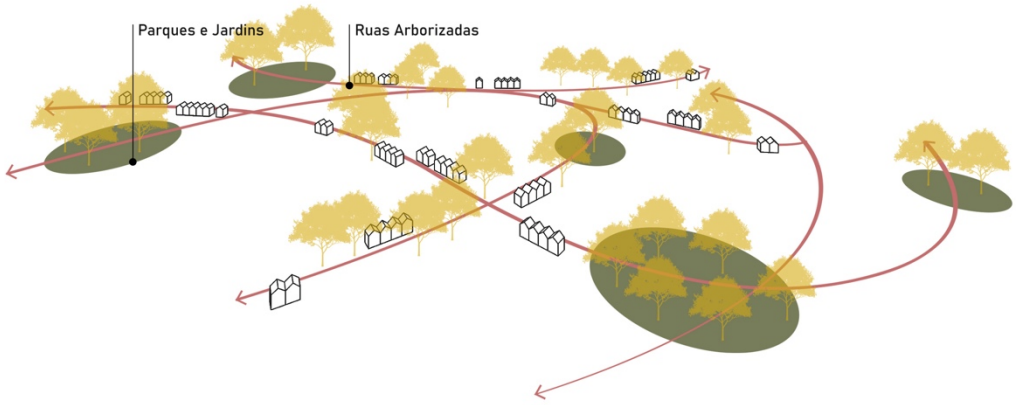


Figura 48- Diagrama conceptual: visão de uma **rede de mobilidade suave** que articula ruas arborizadas, praças e espaços verdes; Fonte autor.

4.1. Proposta de intervenção: Cais da Alfândega

Atualmente, o Cais da Alfândega apresenta-se como um espaço maioritariamente pavimentado e pouco atrativo, apesar da sua localização privilegiada junto ao rio Ave. Esta condição cria um vazio urbano, subaproveitado em termos de vivência e de potencial paisagístico. A proposta procura reverter esta situação, transformando a área num espaço totalmente pedonal e qualificado, capaz de oferecer novas oportunidades de uso quotidiano e de lazer à população.

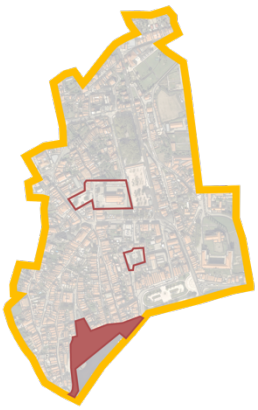


Figura 49- Local da intervenção.



Figura 50- Imagens da siutuação atual no Cais da Alfândega; Fonte: Google Earth

A intervenção aposta na criação de um grande espaço verde contínuo, estruturado por diferentes tipologias de ambiente. Foram definidas zonas de estadia diversificadas, desde áreas abertas e ensolaradas até espaços mais resguardados, junto à orla da mata. Este desenho permite ao utilizador escolher entre diferentes experiências — convívio, contemplação ou deambulação —, reforçando a multifuncionalidade do lugar.



Figura 51- Cais da Alfândega atualmente; Fonte: Google Earth



Figura 52- Cais da Alfândega após a intervenção proposta; Fonte: Autor

Um dos elementos-chave é a presença de clareiras que funcionam como pontos de encontro e descanso, em contraste com zonas mais densas de vegetação, que evocam a proximidade com a galeria ripícola do rio, tal como podemos observar na figura 53. Estes ambientes distintos criam transições suaves e uma maior riqueza paisagística, enquanto asseguram conforto climático e reforçam a identidade natural do espaço.



Figura 53- Zonas de clareira em contraste com as zonas de vegetação mais densa. Fonte: Autor

A rede de percursos pedonais foi pensada de forma hierarquizada: caminhos principais, claros e funcionais, que estruturam a circulação, e percursos secundários, de carácter mais livre e deambulatórios, que convidam à descoberta do espaço. Complementarmente, foi planeada uma ciclovia que se liga à já existente, criando um percurso contínuo que conduz até à praia, reforçando a ligação entre o centro histórico, a frente ribeirinha e o litoral, tal como podemos observar na figura 54, a ciclovia a uma cor mais avermelhada.

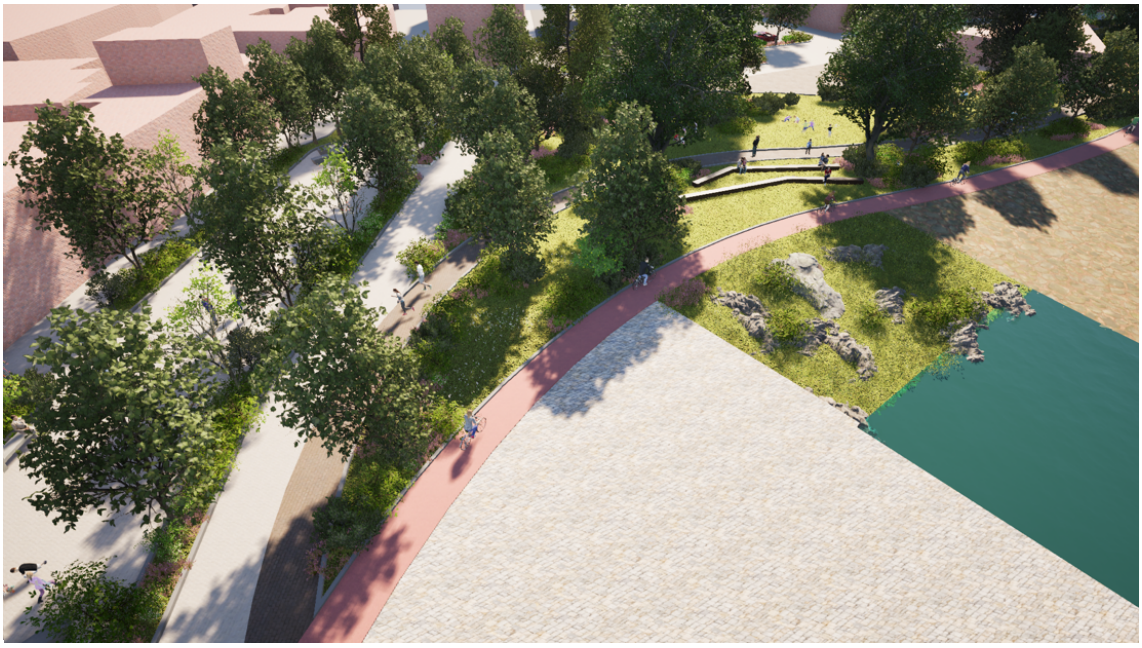


Figura 54- Bird Eye view que mostra percusos pedonais existes. Fonte:Autor

Foi ainda reforçado e melhorado o anfiteatro existente junto ao cais, de modo a valorizar esta estrutura e permitir que a população possa tirar maior partido das suas potencialidades. Este equipamento, integrado no desenho global da proposta, contribui para diversificar os usos do espaço e oferecer novas oportunidades de encontro, lazer e cultura.

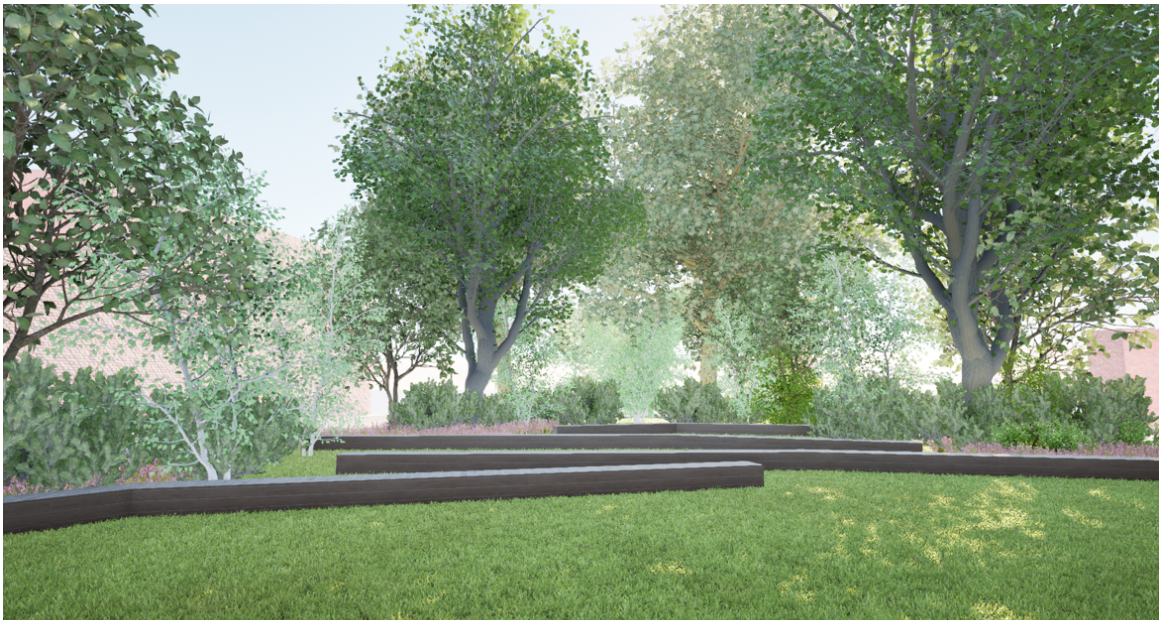


Figura 55-Imagem dos Anfiteatros contemplativos. Fonte: Autor.

Com esta transformação, o Cais da Alfândega deixa de ser uma área pavimentada pouco atrativa e converte-se num espaço verde de referência, que valoriza a frente ribeirinha, promove a mobilidade suave e oferece à comunidade um ambiente mais saudável, inclusivo e convidativo.



Figura 56- Vista de topo de aproximação do Cais da Alfândega. Fonte: Autor

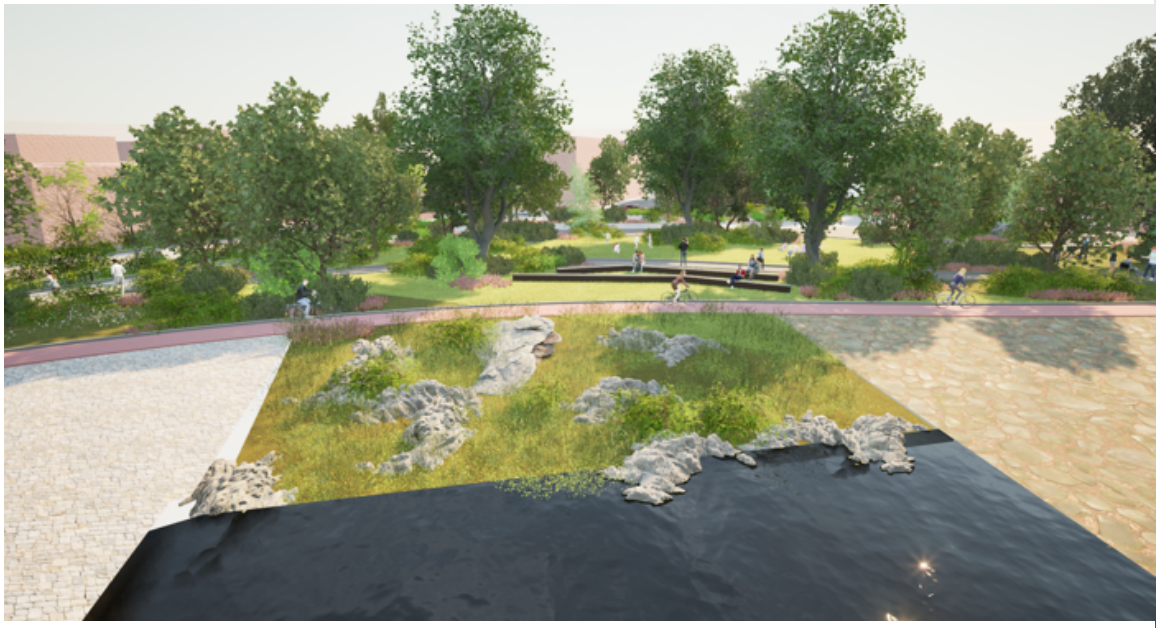


Figura 57- Margem do Rio Ave, zona do cais. Fonte:Autor.

4.1.1. Planos



Figura 58- Plano geral: Cais da Alfândega



Figura 59- Plano de plantação de árvores



Figura 60- Plano de arbustos e herbáceas

No Cais da Alfândega, a presença arbórea é atualmente reduzida, limitando-se a alguns exemplares de Plátano (*Platanus* × *hispanica*), espécie que marca pontualmente o espaço mas que, pela sua escassez, não consegue estruturar o ambiente ou oferecer sombra suficiente.

A proposta reforça significativamente o estrato arbóreo, introduzindo espécies adaptadas às condições costeiras e ribeirinhas:

- O Pinheiro-bravo (*Pinus pinaster*) e o Salgueiro-preto (*Salix atrocinerea*) reforçam o caráter autóctone e a ligação ecológica à frente ribeirinha, contribuindo para a biodiversidade e estabilização dos solos húmidos.

- A Tamarix africana, tolerante a ambientes salinos e ventosos, cria resiliência em áreas mais expostas e acrescenta valor ornamental.
- O Metrosideros excelsa, já amplamente usado na frente marítima de Vila do Conde, assegura continuidade visual na paisagem urbana e oferece uma floração marcante.
- A Melaleuca linariifolia e a Casuarina equisetifolia foram selecionadas pela sua rusticidade e capacidade de formar massas arbóreas protetoras, funcionando como barreiras ao vento e elementos de enquadramento.

Este conjunto cria um mosaico diversificado de ambientes, combinando zonas de sombra e frescura com clareiras abertas, reforçando o caráter multifuncional do espaço.

O estrato arbustivo e herbáceo foi pensado para complementar as árvores, naturalizar o espaço e criar riqueza visual e ecológica:

- Espécies como ***Corema album***, ***Halimione portucaloides***, ***Helichrysum italicum*** e ***Juncus acutus*** remetem para os ecossistemas dunares e ripícolas, reforçando a identidade ecológica local.
- ***Atriplex halimus*** e ***Cistus salviifolius*** introduzem rusticidade e baixa manutenção, adaptando-se bem a solos pobres e condições de exposição.
- Gramíneas como ***Deschampsia cespitosa***, ***Carex buchananii*** e ***Pennisetum macrourum*** acrescentam movimento, textura e sazonalidade, variando ao longo do ano.
- Espécies com flor, como ***Lampranthus aureus*** e ***Lampranthus spectabilis***, asseguram um impacto cromático forte, tornando o espaço mais convidativo.

As **sementeiras de prado** (tipos P1 e P2) criam áreas permeáveis e dinâmicas, com diferentes regimes de corte que diversificam os habitats e atraem polinizadores.

A introdução de todas estas espécies transforma um espaço até agora pouco arborizado e maioritariamente pavimentado num ambiente verde, diversificado e inclusivo. O plano cria diferentes experiências:

- zonas de estadia (clareiras, áreas sombreadas,bancos),

- percurso principal funcional e percursos secundários de deambulação, ligações à ciclovia existente em direção à praia, e a valorização do anfiteatro existente, agora reforçado como ponto de encontro e lazer.

Com esta estratégia, o Cais da Alfândega passa de espaço residual a referência paisagística e ecológica, promovendo a mobilidade suave, a biodiversidade e a qualidade ambiental no centro histórico de Vila do Conde.

4.2 Proposta de intervenção: Zona da Igreja Matriz de São João Baptista

A envolvente da Igreja Matriz de São João Baptista de Vila do Conde apresenta-se atualmente como um espaço marcado pelo excesso de pavimentação, quase integralmente impermeável e com uma forte carência de elementos naturais. Esta condição resulta num ambiente árido, pouco confortável e sem zonas de sombra, limitando o uso quotidiano do espaço e a sua atratividade enquanto área de estadia.

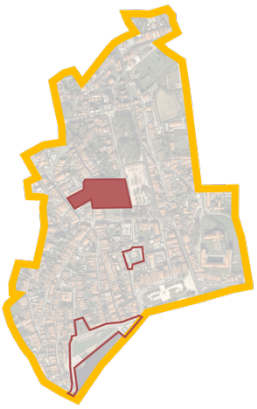


Figura 61- Localização da intervenção.

A sua localização, próxima do mercado municipal, confere-lhe ainda maior relevância, já que se trata de uma zona com forte afluência de pessoas no dia a dia. Essa proximidade reforça a necessidade de transformar o espaço num ambiente mais acessível,

sombreado e convidativo, capaz de responder às dinâmicas sociais e comerciais que ali se concentram.



Figura 62- Zona da Igreja Matriz de São João de Baptista atualmente ; Fonte: Google Earth



Figura 63- Proposta de intervenção para a Zona da Igreja Matriz São João Baptista; Fonte: autor.

A proposta parte, assim, da vontade de reverter a impermeabilização excessiva e devolver ao espaço público condições ambientais mais equilibradas. A introdução de manchas verdes, árvores de sombra e áreas permeáveis permitirá reduzir a sensação de calor, melhorar o conforto climático e criar novas oportunidades de estadia, como por exemplo na área pavimentada existente que existia em frente à Igreja, com a intervenção conseguiu-se uma área mais permeável e convidativa (Figura 64 e 65).



Figura 64- Jardim de convívio. Fonte: Autor.



Figura 65- Espaço de convivência em frente à Igreja. Fonte: autor.

Para além da dimensão ecológica, esta intervenção procura também conciliar o património edificado com a vivência contemporânea do espaço urbano, promovendo zonas

de estadia diversificadas, acessíveis e funcionais. A transformação da envolvente da Igreja Matriz de São João Baptista constitui, portanto, uma oportunidade de reforçar a identidade do centro histórico, ao mesmo tempo que melhora a qualidade de vida dos seus utilizadores.

4.3. Proposta de intervenção: Praça José Régio

A Praça José Régio caracteriza-se atualmente por uma configuração simplificada, composta por alguns canteiros de herbáceas e arbustos de reduzida dimensão. A ausência de árvores de porte traduz-se num espaço pouco sombreado, com baixa atratividade e limitado no que respeita à permanência e ao conforto dos utilizadores. Embora se localize numa área central e rodeada de edificado, o desenho existente não potencia o seu papel enquanto lugar de encontro e sociabilidade.

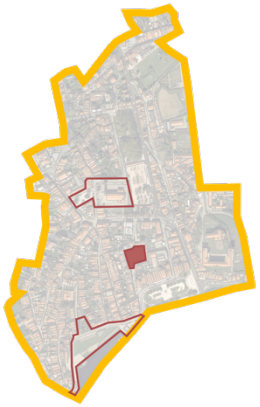


Figura 66 - Localização da intervenção.



Figura 67- Praça José Régio atualmente. Fonte: Google Earth



Figura 68- Praça José Régio com a intervenção proposta; Fonte: Autor.

A proposta para este espaço procura reverter esta situação, introduzindo árvores estrategicamente implantadas para gerar zonas de sombra e promover melhores condições de estadia. A estas associa-se uma orla arbustiva que delimita e organiza a praça, contribuindo para criar um ambiente mais aconchegante, protegido e com maior diversidade visual, como podemos observar na figura 69.

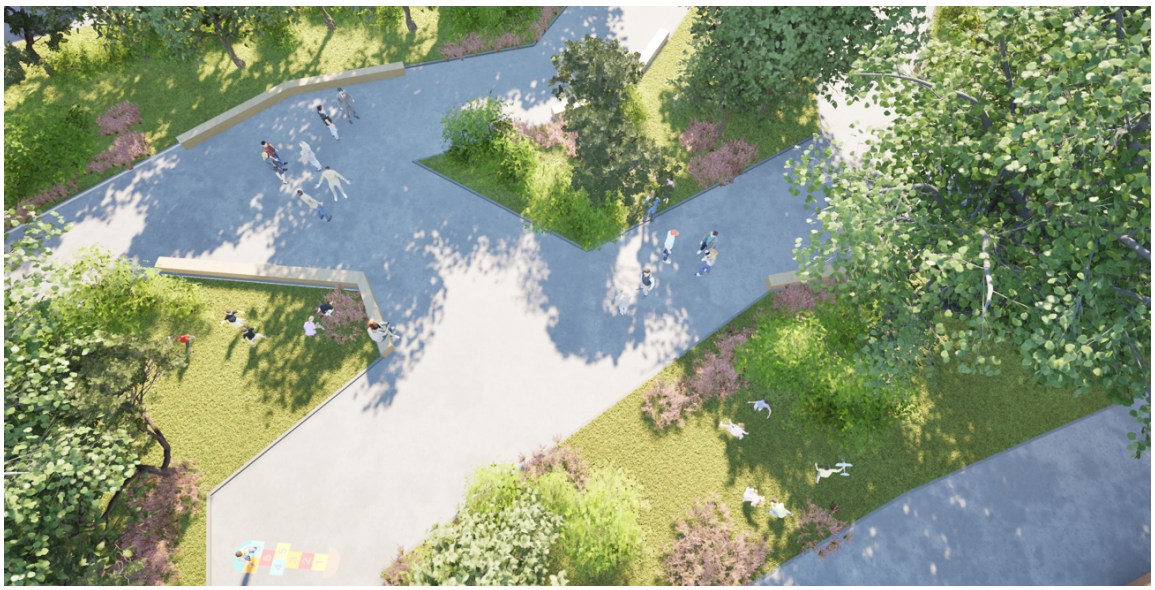


Figura 69- Vizualização da bird eye view da Praça. Fonte: autor.

O objetivo é transformar a Praça José Régio numa praça convidativa e atrativa, capaz de acolher diferentes usos sociais e culturais, à semelhança do que acontece em Pontevedra, onde a requalificação de praças desempenhou um papel central na regeneração do centro histórico.

A proximidade a áreas habitacionais confere a esta praça uma relevância ainda maior, uma vez que pode funcionar como extensão do espaço doméstico, oferecendo aos moradores locais um prolongamento natural da vida quotidiana para o espaço público (figura 70, 71 e 72). Esta transformação permitirá reforçar a vivência comunitária e a centralidade da praça, tornando-a um verdadeiro lugar de encontro, descanso e convivência no coração de Vila do Conde.



Figura 70- Vizualização do espaço de convivência. Fonte: Autor.



Figura 71- Espaço de convivência na praça. Fonte: Autor.



Figura 72- Bird eye view da praça. Fonte:Autor.

5. Transformação das ruas

No âmbito da requalificação do espaço público em centros históricos, a escolha da tipologia de rua constitui uma decisão estratégica que influencia não apenas a mobilidade, mas também a qualidade urbana, a vitalidade económica e a segurança. Três modelos destacam-se: a rua partilhada, a rua segregada e a rua pedonal.

5.1. Rua pedonal

A rua pedonal elimina totalmente a presença de automóveis, destinando-se exclusivamente à circulação e vivência pedonal. Esta opção tem demonstrado benefícios claros ao nível da redução da poluição atmosférica e sonora, da dinamização do comércio local e da valorização turística (Global Designing Cities Initiative, 2016). Contudo, implica desafios associados ao acesso de serviços, emergências e logística urbana, exigindo soluções complementares, como zonas de carga e descarga periféricas ou horários restritos de acesso motorizado.

Esta estratégia encontra-se representada na Rua do Cais das Lavandeiras, espaço com forte relação com o rio Ave e uma clara vocação para a fruição pedonal, turística e de lazer. A sua localização privilegiada na frente ribeirinha, aliada ao valor cénico e patrimonial envolvente, torna esta rua um local propício para a eliminação do tráfego automóvel e a criação de um ambiente urbano mais qualificado.



Figura 73- Localização da rua de intervenção, Rua do Cais das lavandeiras Fonte: Autor.

A pedonalização da Rua do Cais das Lavandeiras funcionará como uma margem toda pedonalizada, privilegiando a circulação suave, a estadia e a contemplação do rio. Tal como acontece em frentes ribeirinhas pedonalizadas de referência, este espaço passará a ser vivido como prolongamento do passeio marítimo, onde peões e ciclistas assumem total prioridade.

Os benefícios desta intervenção são claros:

- reforço da ligação da população ao rio, através de um espaço contínuo de circulação e lazer;
- valorização turística, ao tornar-se um eixo privilegiado de visita e contemplação da frente ribeirinha;

- dinamização do comércio e das atividades locais, beneficiando de um espaço atrativo e livre de trânsito;
- melhoria do conforto ambiental, com redução significativa do ruído e da poluição atmosférica.

Com esta intervenção, a Rua do Cais das Lavandeiras assume-se como núcleo estruturante da mobilidade pedonal no centro histórico de Vila do Conde, funcionando como exemplo concreto da forma como a pedonalização pode transformar positivamente a vivência urbana.



Figura 74- Axonometria: Rua pedonal. Fonte: Autor.



Figura 75- Vista de topo. Fonte: Autor.



Figura 76 – Vizualização da rua pedonal com zonas de estadia. Fonte: Autor.



Figura 77 -Zonas de estadia, rua pedonal. Fonte: Autor



Figura 78- Rua partilhada. Fonte: Autor

5.1.1. Planos

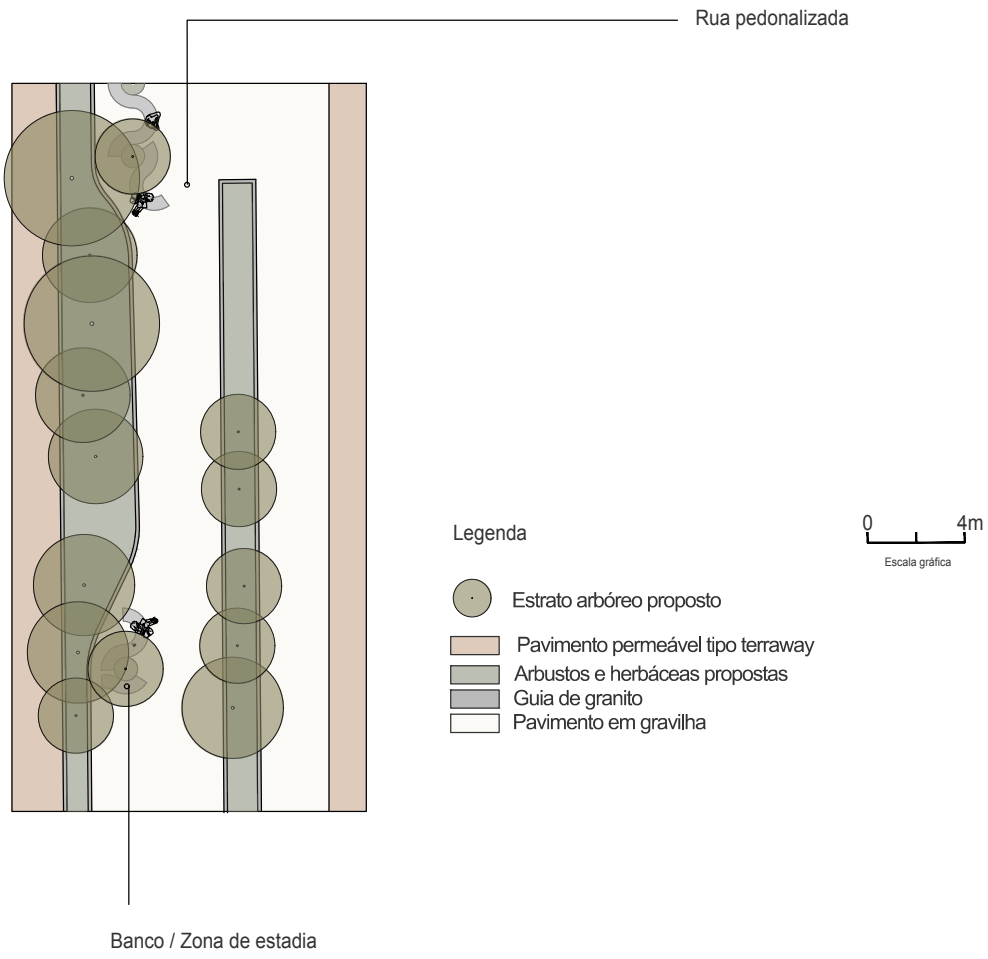


Figura 79- Plano geral : Rua partilhada.

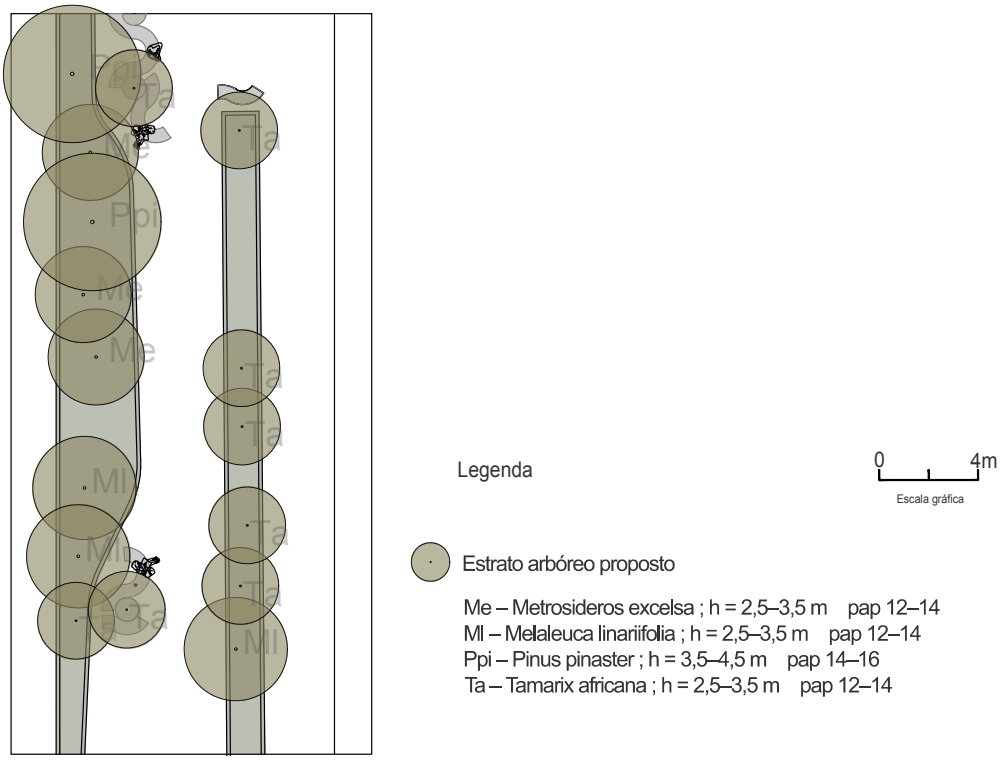


Figura 80 - Plano de plantação de árvores na Rua pedonal. Fonte: Autor.

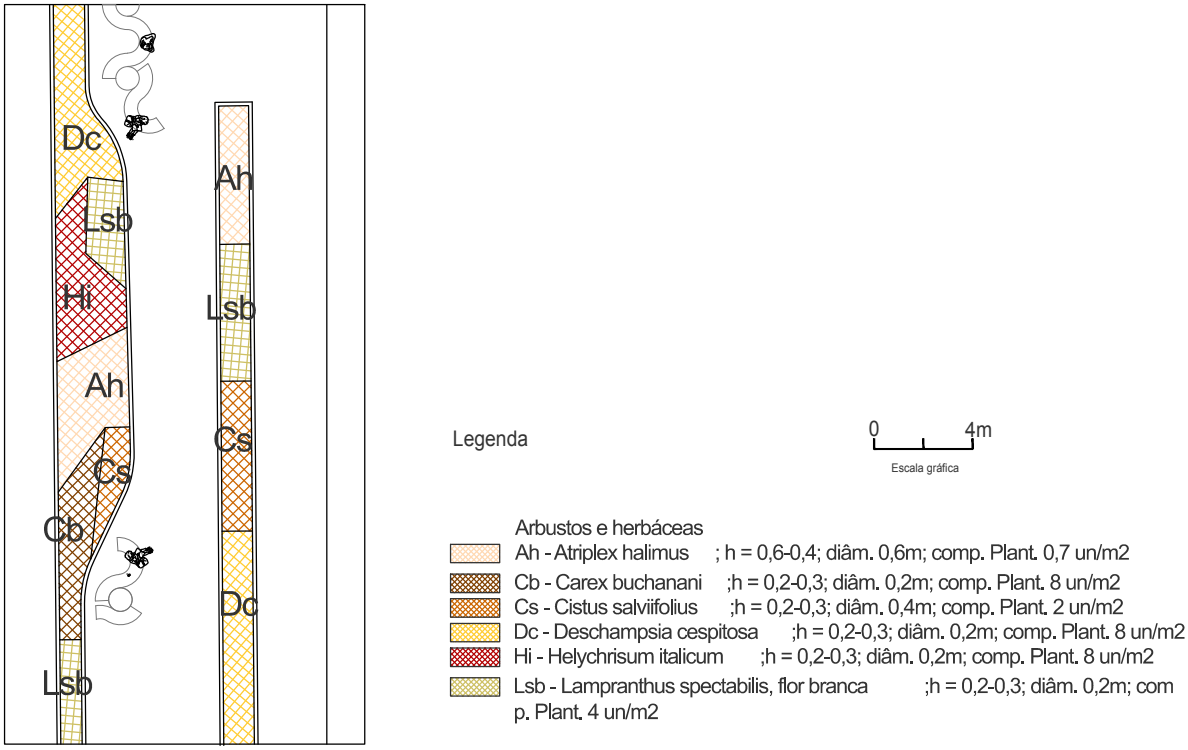


Figura 81 – Plano de plantação de arbustos e herbáceas. Fonte: Autor.

5.2. Rua Segregada

Para trabalhar o perfil de uma rua segregada, foi selecionada a Rua 25 de Abril, uma via com grande fluxo de tráfego e função de ligação urbana, onde se torna necessário organizar os diferentes modos de circulação de forma clara e segura.



Figura 82- Localização da rua de intervenção; Rua 25 de Abril. Fonte: Autor.

A segregação permitirá estruturar a rua em faixas distintas, garantindo a convivência segura e eficaz entre automóveis, peões e ciclistas.

A proposta contempla também a introdução de zonas verdes, no sentido de melhorar a qualidade ambiental, aumentar o conforto climático, e tornar a rua mais agradável para a circulação e permanência.

Os benefícios da segregação incluem:

- maior segurança para peões e ciclistas, através da separação física ou visual dos fluxos;
- melhoria do conforto ambiental, com vegetação de sombra e zonas de estadia associadas ao espaço pedonal;

manutenção da funcionalidade viária, permitindo o acesso de residentes, serviços e transportes;

- reforço da atratividade urbana, ao transformar uma rua de trânsito intenso num espaço mais fresco, verde e convidativo.

Com esta intervenção, a Rua 25 de Abril passa a desempenhar o papel de eixo de transição no centro histórico, conciliando a mobilidade automóvel indispensável com a promoção da mobilidade suave e da qualificação ambiental do espaço público.

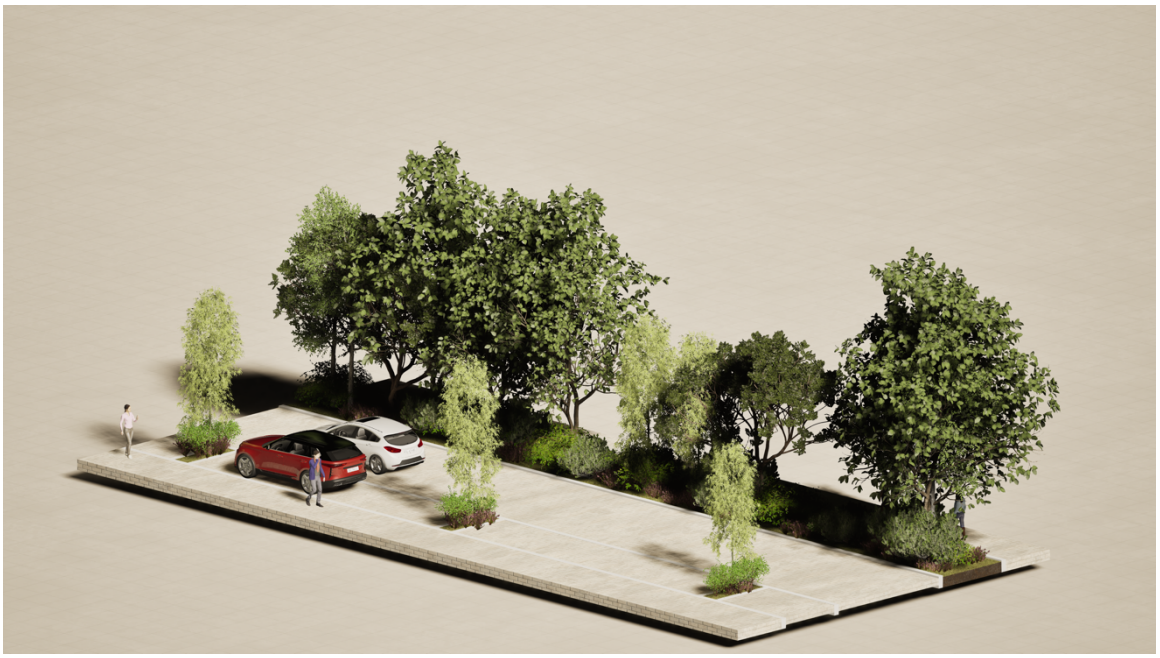


Figura 83 - Axonometria da Rua Segregada. Fonte: Autor.

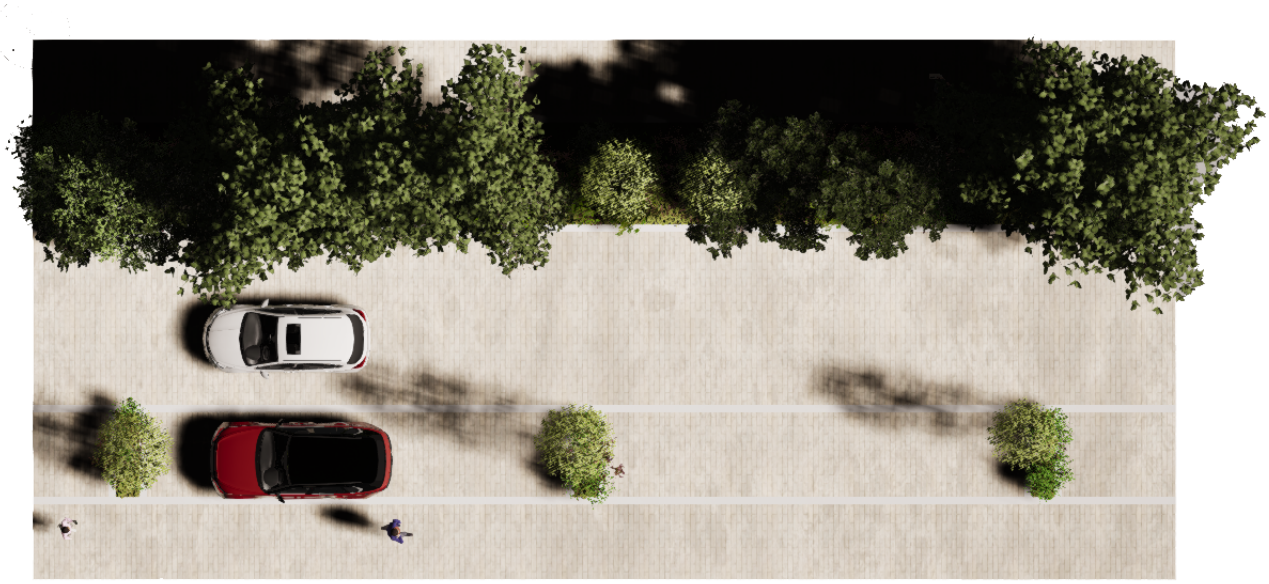


Figura 84- Vista de topo, rua segregada. Fonte:Autor.



Figura 85 - Vizualização da Rua Segregada. Fonte: Autor.



Figura 86 – Vizualização da Rua Segregada, estacionamento com enquadramento de vegetação. Fonte: Autor.

5.2.1. Planos

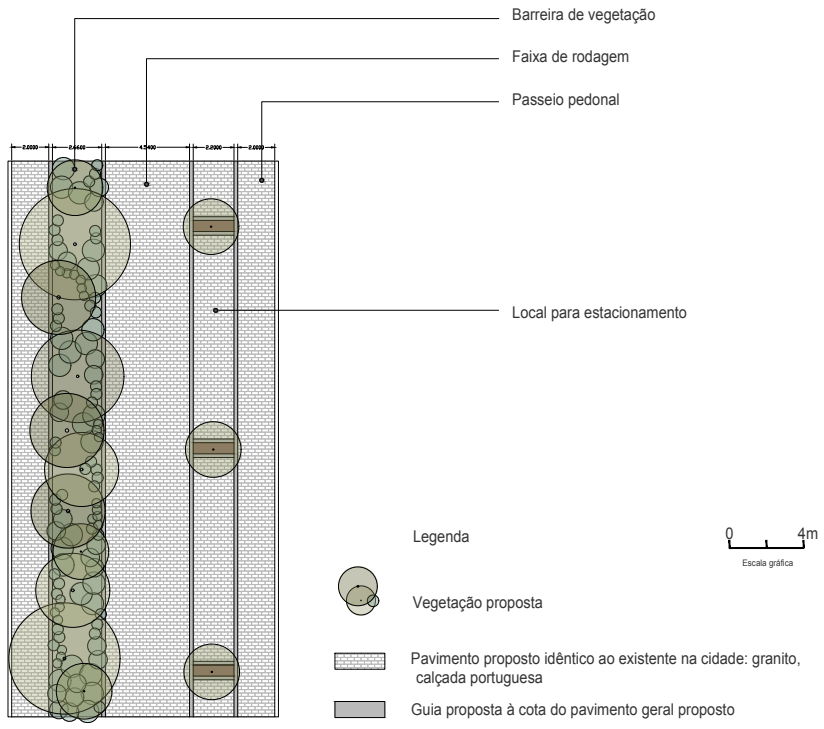


Figura 87 - Plano geral da Rua segregada; Fonte: Autor.

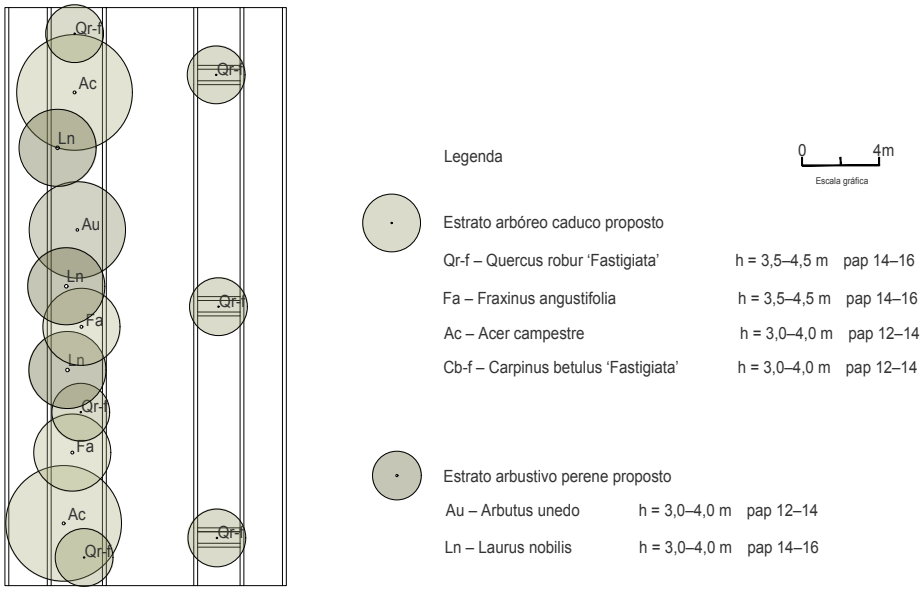


Figura 88 – Plano de plantação de árvores; Fonte: Autor.

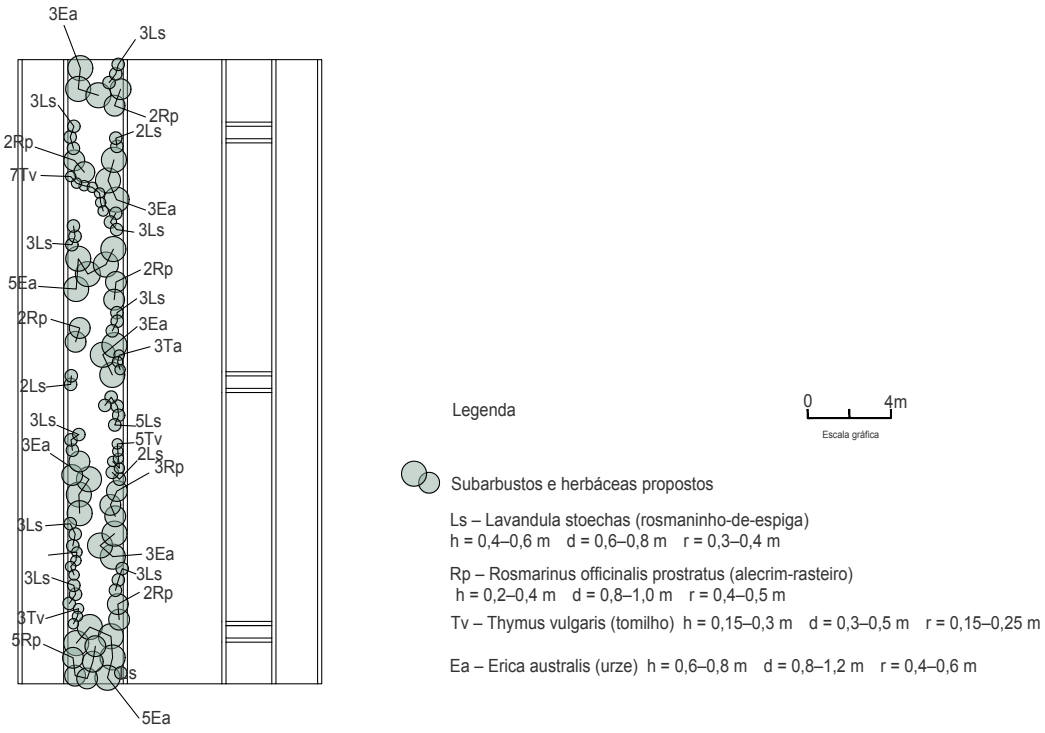


Figura 89 – Plano de plantação de arbustos e herbáceas; Fonte: Autor.

5.3. Rua partilhada

No centro histórico de Vila do Conde, a estratégia de rua partilhada encontra-se representada na Rua da Igreja, uma via estreita e de forte valor patrimonial, onde a coexistência entre peões e veículos se torna necessária. Nesta configuração, todos os modos de circulação utilizam o mesmo plano, sem separações rígidas, sendo a prioridade atribuída ao peão e a velocidade automóvel naturalmente reduzida.



Figura 90- Localização da rua de intervenção: Rua da Igreja; Fonte: Autor

De acordo com o Código da Estrada português (artigo 78.º-A), nas zonas de coexistência — onde se enquadram as ruas partilhadas — aplicam-se normas específicas:

- o limite máximo de velocidade é de 20 km/h;
- os peões podem utilizar toda a largura da via, tendo prioridade sobre os veículos;
- os condutores devem adotar comportamentos cautelosos e respeitar a circulação pedonal;
- o estacionamento só é permitido em locais devidamente assinalados.

A proposta valoriza esta condição, criando um ambiente mais seguro, acessível e convidativo para a circulação pedonal, sem comprometer o acesso indispensável a residentes, serviços ou cargas e descargas. A lógica da rua partilhada permite, assim, equilibrar a preservação da sua função viária com a melhoria da qualidade do espaço público.

Para além da reorganização funcional, a transformação da Rua da Igreja introduz elementos de vegetação e zonas de estadia que dão nova vida ao espaço. A arborização pontual e a presença de mobiliário urbano qualificado permitem reduzir a sensação térmica, criar sombra e oferecer locais de permanência, aumentando o conforto ambiental e social.

Os benefícios desta tipologia na Rua da Igreja incluem:

- prioridade ao peão, permitindo que a circulação pedonal aconteça de forma contínua e segura;
- acesso automóvel controlado, garantindo a entrada de residentes, serviços e cargas/descargas sem comprometer o caráter pedonal;

- redução da velocidade do tráfego para um máximo de 20 km/h, aumentando a segurança e o conforto dos utilizadores;
- arborização pontual e mobiliário urbano, que criam pequenos espaços de estadia e contribuem para um ambiente mais fresco;
- reforço do valor patrimonial, ao qualificar o enquadramento da Igreja Matriz de São João Baptista e do edificado envolvente;
- promoção do comércio e restauração local, através de um espaço mais convidativo para esplanadas e circulação pedonal;
- maior permeabilidade social, ao transformar uma rua de passagem num lugar de encontro e convivência;
- humanização do espaço público, reduzindo a dominância do automóvel e reforçando a identidade do centro histórico.



Figura 91 – Axonometria da Rua partilhada. Fonte : Autor.



Figura 92 - Vista de topo Rua partilhada; Fonte: Autor.



Figura 93 – Vizualização do espaço de coexistência. Fonte: Autor.



Figura 94 - Zona de estadia; Fonte: autor



Figura 95 – Vizualização Rua partilhada; Fonte: Autor.



Figura 96 – Rua partilhada; Fonte: Autor.

5.3.1. Planos

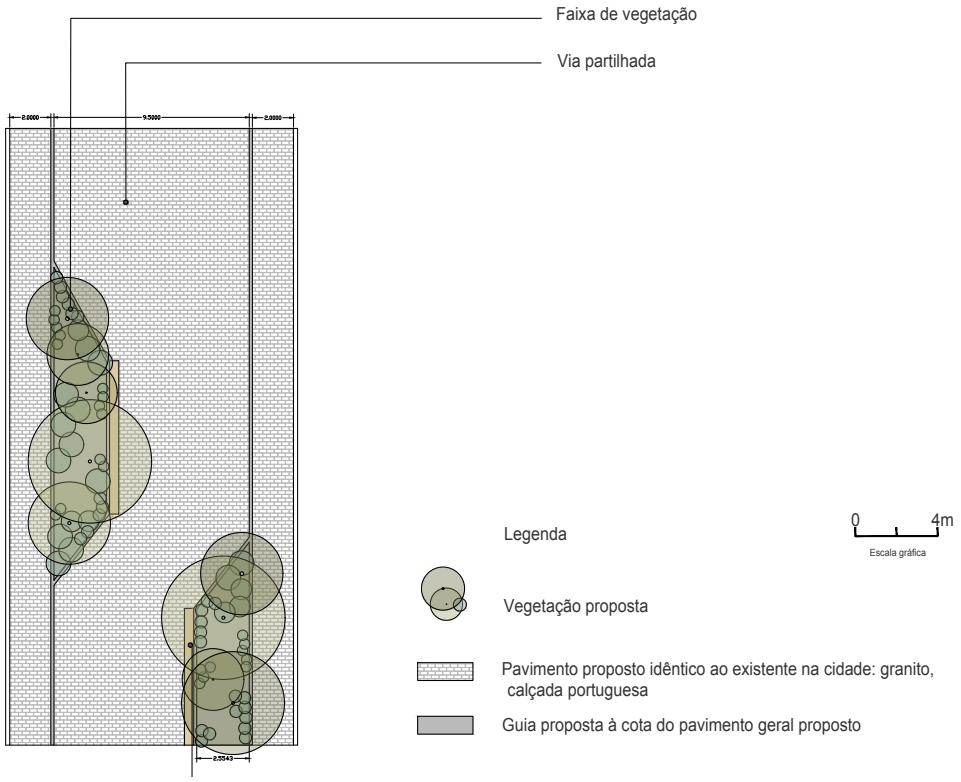


Figura 97 – Plano geral da Rua partilhada; Fonte: Autor

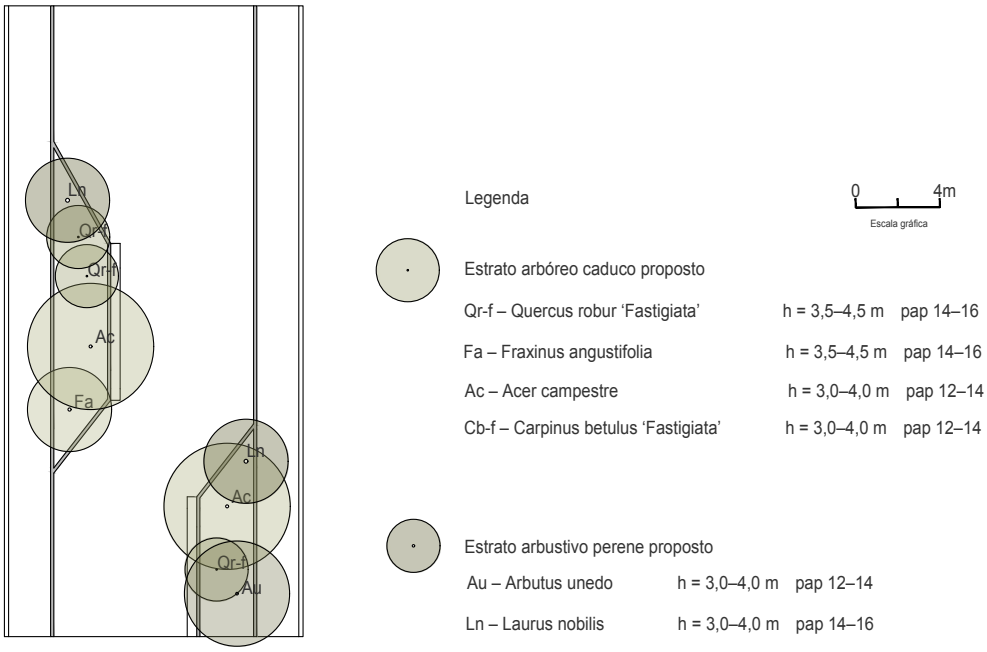


Figura 98 – Plano de plantação de árvores; Fonte: autor.

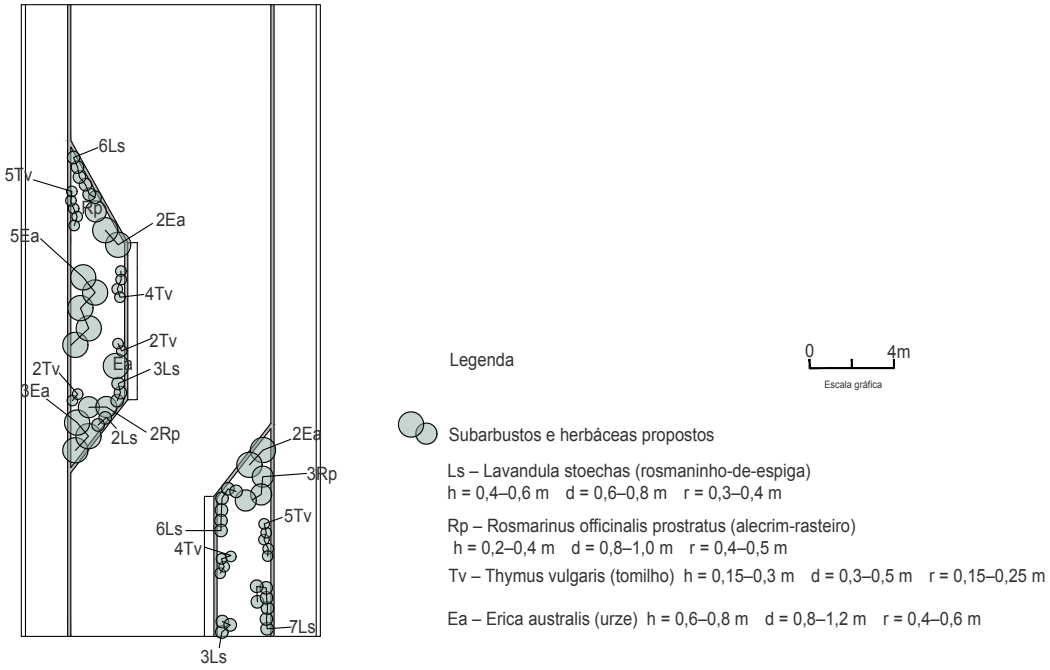


Figura 99 – Plnao de plantação de arbustos e herbáceas; Fonte: Autor.

6. Proposta de estacionamento periférico

A proposta de criação de estacionamentos periféricos no perímetro do centro histórico de Vila do Conde surge como uma medida essencial para apoiar a estratégia de pedonalização. A lógica é clara: quanto mais restrito for o acesso automóvel ao núcleo antigo, maior a necessidade de garantir soluções funcionais para a mobilidade de residentes, visitantes e utilizadores ocasionais.

Estes estacionamentos periféricos assumem-se como pontos de transição entre a circulação automóvel e a mobilidade suave, permitindo que os condutores deixem o veículo em zonas adequadas e prossigam o percurso a pé até ao centro histórico. Esta estratégia contribui diretamente para reduzir a pressão do tráfego interno, libertando ruas e praças para os peões, e ao mesmo tempo assegura a acessibilidade global ao centro.

O modelo inspira-se na experiência de Pontevedra, onde a implementação de parques periféricos constituiu um elemento-chave para o sucesso do processo de pedonalização. Também ali, a aposta em espaços de estacionamento bem localizados e integrados com a rede de percursos pedonais permitiu reorganizar a mobilidade, reduzir os níveis de poluição atmosférica e sonora e valorizar o espaço público.

No caso de Vila do Conde, a criação destes estacionamentos periféricos traz benefícios diretos para a população:

- reduz o tempo perdido na procura de estacionamento dentro do centro histórico, tornando a deslocação mais eficiente;
- melhora a experiência pedonal, ao garantir percursos mais seguros, confortáveis e livres de congestionamento;
- aumenta o acesso equitativo ao centro, já que todos os utilizadores podem usufruir dos parques periféricos, independentemente de residirem ou não na área histórica;
- reforça a atratividade dos espaços públicos requalificados, ao favorecer a sua utilização quotidiana sem interferência do tráfego automóvel;
- estimula hábitos de mobilidade mais saudáveis, incentivando caminhadas curtas e recorrendo menos ao automóvel para percursos internos;

- contribui para maior apropriação social do centro histórico, ao devolvê-lo à escala humana e favorecer encontros, lazer e comércio local.

Importa sublinhar que, para que as propostas anteriormente sugeridas — desde a pedonalização das ruas até à requalificação das praças e frentes ribeirinhas — resultem de forma efetiva, o estacionamento periférico constitui um elemento crucial. Só com esta infraestrutura de suporte será possível conciliar a restrição automóvel com a manutenção da acessibilidade e garantir o sucesso da transformação do centro histórico de Vila do Conde.

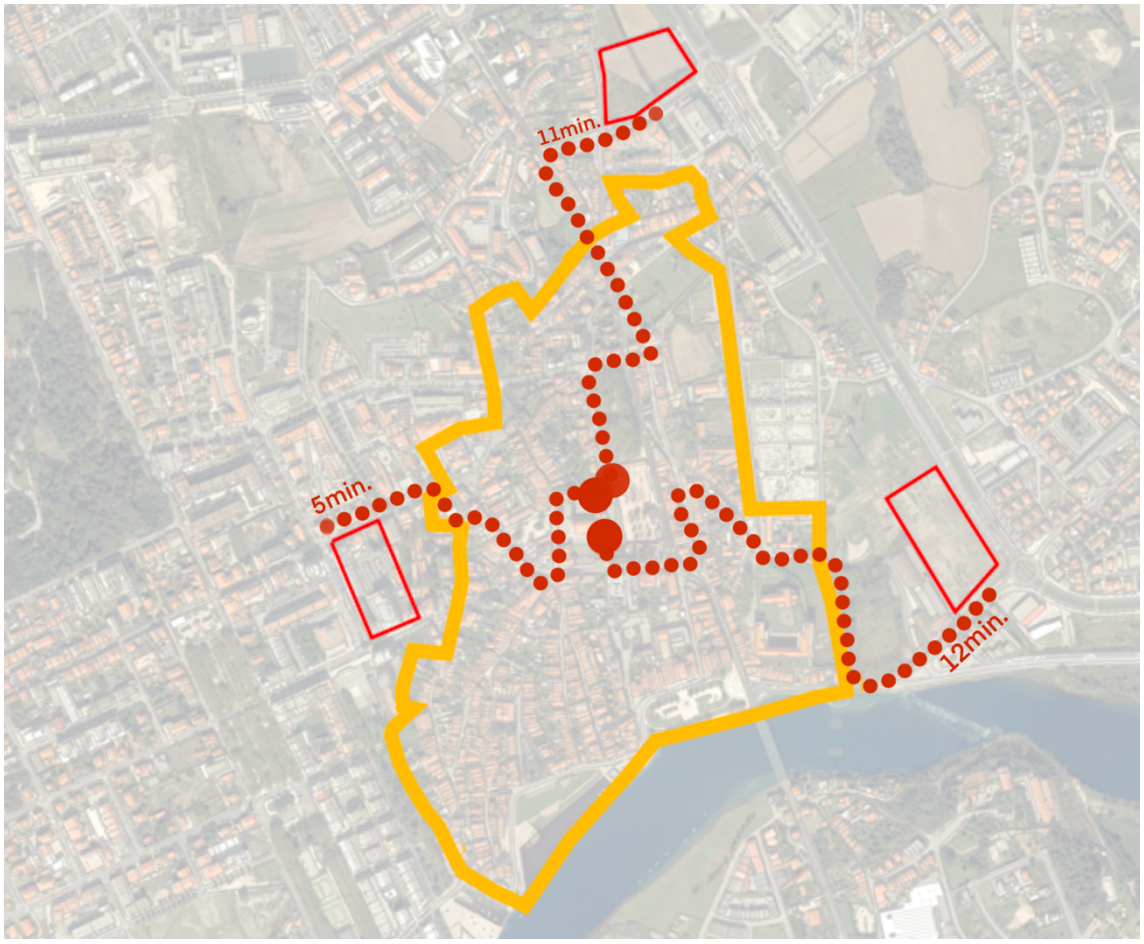


Figura 100 - Localização e temo estimado até ao centro dos estacionamentos. Fonte:Autor.

Com este rumo, esperam-se ganhos concretos: mais viagens a pé e de bicicleta, ar mais limpo, menos sinistralidade e espaços públicos de maior qualidade, onde o tempo na rua se vive com segurança e prazer.

Conclusão

Este trabalho demonstra que é possível recentrar a cidade nas pessoas através de escolhas claras: qualificar os percursos pedonais, reduzir velocidades onde faz sentido e reorganizar cruzamentos para aumentar a segurança, enquanto se introduz uma zona de emissões reduzidas apoiada por estacionamento periférico para desencorajar o atravessamento automóvel e melhorar a qualidade do ar.

Ao colocar a acessibilidade de proximidade no centro, a proposta torna as deslocações do dia a dia mais simples, seguras e inclusivas, fazendo da opção sustentável a escolha mais conveniente.

A infraestrutura verde surge como aliada decisiva deste caminho: mais árvores nas ruas, corredores verdes e a renaturalização de linhas de água trazem sombra no verão, atenuam ilhas de calor, melhoram a drenagem e criam lugares vivos que convidam a estar, conviver e cuidar.

A costura entre mobilidade mais ativa e natureza na cidade aumenta a resiliência climática e social, reforçando a biodiversidade e elevando o conforto térmico e ambiental dos espaços públicos.

A experiência mostra que obra sem políticas de suporte tem impacto limitado: por isso, a estratégia recomenda gestão do estacionamento, integração tarifária nos transportes, serviços de partilha e uma comunicação clara e participada, assegurando que a mudança é compreendida e construída com a comunidade.

Uma implementação faseada, com monitorização de resultados e capacidade de ajuste, reforça a aceitação e garante que os benefícios chegam primeiro a quem mais precisa, promovendo equidade no acesso à mobilidade.

Com este rumo, esperam-se ganhos concretos: mais viagens a pé e de bicicleta, ar mais limpo, menos sinistralidade e espaços públicos de maior qualidade, onde o tempo na rua se vive com segurança e prazer.

Como contributo, a tese oferece um guião replicável que liga diagnóstico, desenho e avaliação, com métricas claras para medir efeitos e corrigir o curso sempre que necessário — porque cidades melhores constroem-se com continuidade, evidência e cuidado.

Referências Bibliográficas

Arriazu-Ramos, A., et al. (2025). Health impacts of urban environmental parameters. *Sustainability, 17*(10), 4336. https://doi.org/10.3390/su17104336 MDPI

Beatley, T. (2011). *Biophilic cities: Integrating nature into urban design and planning*. Island Press. Repositório da Universidade de Lisboa

Câmara Municipal de Lisboa. (2020). *Rever e antever Lisboa — Lisboa Capital Verde Europeia*. https://www.lisboa.pt/fileadmin/informacao/publicacoes/ambiente/CML_LisboaCapitalVerde2020_Rever-e-Antever-Lisboa.pdf Municipio de Lisboa

Câmara Municipal de Lisboa. (2020). *Corredor Verde de Monsanto e Av. da Liberdade* (carta temática). https://www.lisboa.pt/fileadmin/portal/temas/ambiente/estrutura_ecologica/corredores_verdes/monsanto.pdf Municipio de Lisboa

Câmara Municipal de Lisboa. (2024). Corredores Verdes de Lisboa. https://www.lisboa.pt/temas/ambiente/estrutura-ecologica/corredores-verdes

Concello de Pontevedra. (2010/2021). *Menos coches, más ciudad* (PMUS, Vol. I). https://pmus.pontevedra.gal/arquivos/Libro-PMUS-Vol-1_ES.pdf (ver também versão EN) pmus.pontevedra.gal+1

Concello de Pontevedra. (2019). *Estratexia DUSI "+ Modelo Urbano Pontevedra"*. https://maismodelo.pontevedra.gal/wp-content/uploads/2019/03/Estratexia-urbana-definitiva-1.pdf + Modelo Pontevedra

European Topic Centre on Air Pollution (ETC/ATNI). (2021). *European air quality maps for 2019 (PM10, PM2.5…)*. https://www.eionet.europa.eu/…/etc-atni-report-1-2021-european-air-quality-maps-for-2019 Eionet Portal

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press. Amazon

Global Designing Cities Initiative. (2016). *Global Street Design Guide*. https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/ urbact.eu

Harvey, D. (2012). *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*. Verso. https://www.versobooks.com/products/2236-rebel-cities Segurança Rodoviária

ICNF. (s.d.). *Paisagem Protegida Regional do Litoral de Vila do Conde e Reserva Ornitológica de Mindelo*. https://www.icnf.pt/conservacao/rnapareasprotegidas/paisagensprotegidas/pprlitoraldeviladocondeereservaornitologicademindelo Convention on Biological Diversity

Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House/Vintage. (Ficha Google Books) https://books.google.com/books?id=deqqUOjBTnUC

Living Streets. (s.d.). *Site oficial da organização (Reino Unido)*. https://www.livingstreets.org.uk/ + Modelo Pontevedra

Moreno, C. (2020). *Droit de cité: De la "ville-monde" à la "ville du quart d'heure"*. Éditions de l'Observatoire. https://editions-observatoire.com/livre/Droit-de-cite/120 editions-observatoire.com

Pazos-Otón, M., Fari, S., & Avellaneda, P. (2024). La transformación de las políticas de movilidad en Pontevedra: Una ciudad para caminar. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales, 56*(220), 691-708. https://doi.org/10.37230/CyTET.2024.220.18 recyt.fecyt.es

Pontevedra City Council. (s.d.). *Better on foot*. https://ok.pontevedra.gal/en/better-on-foot/ Concello de Pontevedra

Red Ciudades que Caminan. (s.d.). *Site oficial*. https://ciudadesquecaminan.org/ Ciudades que Caminan

Rede de Cidades e Vilas que Caminham (Portugal). (s.d.). *Site oficial*. https://institutodemobilidade.org/rede-de-cidades-e-vilas-que-caminham/ institutodemobilidade.org

Soja, E. W. (2010). *Seeking spatial justice*. University of Minnesota Press. https://www.upress.umn.edu/9780816666683/seeking-spatial-justice/ editions-observatoire.com

Telles, G. R. (2001). *Plano Verde de Lisboa* (ensaio/nota técnica). Universidade de Lisboa. https://repositorio.ulisboa.pt/bitstream/10400.5/24859/1/Plano%20verde.pdf Repositório da Universidade de Lisboa

URBACT. (2022). *Thriving Streets — Thematic report*. https://urbact.eu/sites/default/files/2023-01/Thriving%20Streets_Thematic%20report.pdf urbact.eu

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2020). *República do Código da Estrada* (inclui Art.º 78.º-A — Zonas de coexistência). https://www.ansr.pt/Legislacao/CodigoDaEstrada/Documentos/Republica%C3%A7%C3%A3o%20do%20C%C3%B3digo%20da%20Estrada.pdf