



Por serem facilmente associados a modos de transporte ativos, as atividades culturais e recreativas são muito eficientes para consciencializar as pessoas sobre os usos alternativos e o potencial dos espaços habitualmente ocupados pelo tráfego motorizado. Portanto, eles podem permitir uma mudança importante para cidades fortes e favoráveis às pessoas, e assim apoiar escolhas de mobilidade urbana sustentável.

**Categoria:** processo / inovação metodológica

### Descrição do Problema

Apesar da mudança geral de paradigmas<sup>1</sup> observada no planeamento urbano e na prática de design, as cidades são frequentemente confrontadas com um baixo nível de aceitação de medidas temporárias ou permanentes usadas para restringir o uso de carros de ocupação individual. Esta situação decorre de uma consciência limitada da variedade de usos do espaço público e também de outras opções de transporte, muitas vezes levando a escolhas mal informadas para usar carros particulares, mesmo que em muitos casos esta não seja a melhor solução em termos de tempo, dinheiro ou saúde. Uma espécie de círculo vicioso pode ser visto: quanto mais pessoas usam seus carros particulares, menos eficiente se torna esse modo de transporte. A fim de melhorar a situação, as autoridades regionais e locais investem em infraestrutura para o tráfego motorizado, enquanto os modos ativos de transporte (como andar a pé e andar de bicicleta) são ignorados e tornam-se cada vez mais limitados. Portanto, torna-se cada vez mais difícil viajar por qualquer meio de transporte que não seja o carro particular.

Nos subúrbios, ainda existem empreendimentos imobiliários que não beneficiam de ligações a transporte público e carecem de instalações para andar a pé ou andar de bicicleta (como ciclovias e, muitas vezes, até pavimentos). Além disso, ainda há casos em que os espaços para pedestres são reduzidos em favor do tráfego motorizado, mesmo nas partes históricas das cidades e, como resultado, as pessoas são privadas da oportunidade de caminhar ou andar de bicicleta, também tendo a percepção que é muito perigoso. Paradoxalmente, esta situação também é frequentemente encontrada em pequenas e médias cidades, onde a maioria das distâncias é bastante curta e onde, devido a congestionamentos e ruas de sentido único, pode ser mais longo viajar de carro do que de qualquer outra forma.

Além disso, em alguns casos, as pessoas estão tão acostumadas com a situação atual que nem sequer imaginam que os espaços ocupados por carros estacionados ou em movimento poderiam ser usados de muitas outras maneiras.

Portanto, quando os municípios tentam mudar esse status quo, enfrentam forte oposição, a fim de mudar seus hábitos, as pessoas esperam receber algo em troca. Eles precisam estar cientes dos usos alternativos dos espaços dedicados ao tráfego de carros ou estacionamento, bem como do impacto de suas escolhas.

### Como funciona

A fim de fazer com que a restrição de algo seja vista como um “direito humano” (neste caso a possibilidade de viajar em um carro particular e estacioná-lo no centro da cidade com poucas restrições) e evitar uma forte oposição a ele, a

<sup>1</sup> Favouring spaces for people and active travel modes, see <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>

melhor opção é oferecer algo significativo em troca. Neste contexto, as atividades culturais e recreativas podem ser algumas das mais bem sucedidas em destacar os usos alternativos do espaço público atualmente ocupado por carros.

Eles também podem representar um incentivo valioso. Por exemplo, pessoas que usam o transporte público em vez de seus carros particulares ou caminhar ou anda de bicicleta pode ter acesso livre a várias atividades, como ginásios, piscinas, teatros, cinema, várias apresentações, concertos, apresentações, debates, conferências, etc.

As autoridades públicas podem decidir proibir o uso de automóveis em uma determinada área ou em uma cidade inteira (por um período de

tempo mais longo ou mais curto) e atribuir novos usos temporários ao espaço público disponível, além de oferecer descontos para pessoas. Exemplos como esse podem ser identificados em todo o mundo. Uma notável é a “Domenica a passo” em Milão (Itália) devido à sua cobertura estendida em termos de área (a cidade inteira é coberta, não apenas o centro da cidade ou uma área limitada incluindo várias ruas), mas também por causa de a variedade de atividades desportivas e recreativas propostas para diferentes categorias.

Além disso, os incentivos não se limitam apenas ao novo uso dado ao espaço que foi liberado.



Imagem. 1 @ vlad eftenie , StreetDelivery Bucareste 2017



Imagem. 2 StreetDelivery Bucareste – imagens de diferentes edições



Imagem. 3 StreetDelivery 2017 – imagens dos eventos organizados em Bucareste e Iasi

Alternativamente, uma ONG ou uma associação cívica pode iniciar tal medida e possivelmente também atrair outros parceiros para contribuir para uma oferta alternativa completa.

Uma das iniciativas marcantes deste tipo é o programa “Street delivery” iniciado no Bucareste (Roménia) e depois replicado em outras cidades romenas. Parte de uma estratégia com-

plexa e refinada para tornar as Bucareste mais amigáveis para as pessoas, o “Street Delivery” transformou-se em uma atividade regular, progressivamente desenvolvida e ampliada ao longo dos anos.



Imagem. 4 @bucurestiulmeudrag.ro StreetDelivery bucharest 2017

## Benefícios - e para quem eles são

Moradores: tomam consciência da variedade de opções de mobilidade que possuem, mas também das possíveis opções quanto ao uso do espaço público. Eles podem descobrir novos hobbies e aprender mais sobre suas cidades. Essas iniciativas estão gerando importantes oportunidades sociais. Eles constroem e reforçam o senso de comunidade, conectando pessoas que, de outra forma, não se encontrariam, mesmo sendo estas vizinhas - e isso também traz benefícios para a saúde mental. A longo prazo, também proporcionam benefícios físicos à saúde, não apenas reduzindo a poluição do ar, mas também incentivando a atividade física e apoiando a mudança de comportamento.

Administração pública: beneficia de maior aceitação e até mesmo apoio para promover modos de transporte mais sustentáveis, mobilidade inclusiva e equidade.

Sociedades culturais e desportivas: são mais bem promovidas, beneficiam de associações positivas e podem atrair novos clientes e aumentar a fidelidade de seus clientes existentes.

## Desvantagens, ameaças

Não importa quem seja o principal organizador, esse tipo de iniciativa exige uma ampla colaboração entre as autoridades públicas, as instituições culturais e / ou desportivas, ONGs e outros grupos da sociedade civil. Além disso, para ter efeitos significativos, seus benefícios precisam ser distribuídos por um período de tempo mais

longo. Um evento isolado não é suficiente para produzir uma mudança significativa na compreensão e nos comportamentos das pessoas no que diz respeito à mobilidade urbana.

A principal dificuldade reside em mobilizar e fazer com que tantos stakeholders diferentes trabalhem juntos. Mesmo que a sociedade civil e o setor privado sejam muito fortes, esse tipo de ação não pode ser tomada sem a cooperação das autoridades públicas (como aprovações especiais são necessárias). No entanto, uma vez que isso seja alcançado, o risco seria que isso permaneça no nível de um evento valorizado, mas isolado, sem continuidade ou consequências em termos de atitudes e escolhas de mobilidade urbana.

### Análise das partes interessadas - quem são os incentivadores e quem são os opositores?

Esse tipo de iniciativa tende a ser apoiado por ONGs e várias organizações da sociedade civil (formal ou informal). Os principais opositores são geralmente os lojistas e, mais raramente, as autoridades locais (como no recente exemplo da via Sport em Bucareste), se não estiverem envolvidas no ponto de origem da iniciativa ou incluídas como parceiras numa fase inicial da iniciativa no processo de organização. Alguns moradores também podem se opor a esse tipo de iniciativa, vendo nela uma limitação de seus direitos.

### Enquadramento jurídico

Essas atividades precisam apenas de várias aprovações em nível local, geralmente condicionadas ao apoio da administração pública. Se o último é o originador da iniciativa ou é agregado como parceiro desde as fases iniciais do projeto, é menos provável que haja grandes problemas. Além disso, a natureza temporária das mudanças e, portanto, as permissões necessárias tendem a facilitar os procedimentos legais.

### Opções de política para cidades

Essa inovação pode ser facilmente adotada pelas cidades com o objetivo de se tornar mais ativa e saudável, reduzir o tráfego motorizado e favorecer os modos de transporte ativos. É uma abordagem viva e real que pode facilitar a mudança de comportamento de mobilidade e a mudança para vidas mais sustentáveis, mas também o desenvolvimento de uma perspectiva integrada e abordagem ao projetar e gerenciar uma cidade

### Responsabilidade de administração da cidade

A mobilidade urbana e os departamentos culturais definem (ou aconselham) o conteúdo de tais eventos, enquanto o departamento de comunicação tem um papel essencial para a sua promoção. A divulgação eficaz da informação relevante ao público é crucial para o sucesso deste tipo de iniciativa.

### Exemplos de boas / más práticas

#### STREET DELIVERY – Bucareste, Roméni

Breve descrição: um evento cultural foi iniciado em 2005 para apoiar a criação de uma rota pedonal na área central de Bucareste, ligando vários parques urbanos, espaços públicos e instalações culturais. Desde 2007, assumiu o nome de “Street Delivery” e tornou-se um evento de mobilidade anual, progressivamente enriquecido em conteúdo e atendimento e também replicado em outras cidades romenas. (Cluj, Timisoara, Iasi).

#### Elementos de interesse

- testar o uso alternativo do espaço urbano atualmente dedicado ao tráfego motorizado, a fim de conscientizar as pessoas sobre a variedade de alternativas de mobilidade que elas têm e das autoridades locais sobre os benefícios dos espaços para pedestres.

- o uso de eventos culturais e recreativos como uma ferramenta para facilitar a aceitação e implementação de espaços para pedestres nos centros urbanos e para incentivar a mobilidade sustentável

Contexto - Descrição do problema / necessidade que trata:

Em 2004-2005, quando a ideia deste evento foi desenvolvida, o centro da cidade de Bucareste quase não oferecia espaço para pedestres ou ciclistas, todos os espaços públicos urbanos disponíveis (ruas, praças, calçadas e até espaços verdes) eram ocupados por (em movimento ou estacionado) carros. O “Street

Delivery” tinha como objetivo convencer as autoridades locais da necessidade de espaços para viagens ativas e, mais especificamente, de uma rota pedestre conectando as principais instalações culturais e de entretenimento no centro da capital romena.

Apresentação detalhada:

Iniciada pela ordem dos arquitectos na Roménia em conjunto com a fundação Cărturești, “Street Delivery” representa actualmente a medida mais popular dedicada a recuperar o espaço para pedestres para a mobilidade urbana sustentável na Roménia. O conceito data de 2005, quando foi lançado oficialmente como o “Roteiro da Rua Cultural Pictor Arthur Verona”, que continuou em 2006 sob o título “Your Street is My Street”. em 2007, foi renomeado para “Street Delivery”. Acompanhou um Plano Urbano da Zona (PUZ) aprovado para a área da - Rua Pictor Verona - Jardins de Laicoi, para ajudar na sua implementação. O evento cultural foi criado como uma forma de ajudar as pessoas a compreenderem a variedade de opções de mobilidade que possuem e tomar consciência dos muitos usos possíveis dos espaços públicos e do potencial dos espaços para pedestres em geral. Durante o primeiro ano, apenas a rua Pictor Arthur Verona (no núcleo da rota cultural instituída pela PUZ mencionada anteriormente) foi temporariamente fechada ao tráfego motorizado e ocupada por

diferentes atividades, associações e experiências relacionados à mobilidade urbana sustentável. Muito bem recebido pelos cidadãos desde o início, durante os anos seguintes, o “Street Delivery” cobriu uma área progressivamente mais ampla, incluindo atividades e participantes mais numerosos e diversificados. Em 2010, foi criada uma praça de pedestres permanente adjacente aos jardins Verona e à igreja Anglicana. Infelizmente, apenas alguns meses após a sua inauguração, começou a ser parcialmente ocupada por carros estacionados ilegalmente tolerados pelas autoridades devido à presença de um restaurante nas proximidades. A rota pedestre completa não foi totalmente implementada, mesmo após 13 anos do lançamento do “Street Delivery”. No entanto, esta série de eventos desempenhou um papel importante na mudança da mentalidade das pessoas, atraindo cada vez mais adeptos que, aprendendo com ela, desenvolveram ações de mobilidade urbana sustentáveis.

Sobreviveu a mudanças no poder político e continua a desempenhar o papel de um poderoso instrumento de comunicação e educação de pessoas para cidades vivas e mobilidade urbana sustentável.

Mais detalhes, imagens, críticas e estatísticas sobre o “Street Delivery” e sua evolução, podem ser encontrados em:

<http://street.delivery/>  
[https://www.facebook.com/pg/StreetDelivery/about/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/pg/StreetDelivery/about/?ref=page_internal)  
<http://blog.carturesti.ro/category/proiecte/street-delivery/>  
<http://www.bucharest-tips.com/places/388-culture-cultural-centres-street-delivery>

## DOMENICA A PASSO – Milão, Italia

“Domenica a passo” (em tradução, “Sunday Walking”) é uma iniciativa de conscientização perfeitamente concebida. Foi lançado em novembro de 2011 a fim de abordar os altos níveis de poluição do ar resultantes da localização particular de Milão em Pianura Padana, onde

costuma haver ar muito poluído. Desde então, tem sido executado periodicamente, sempre a atrair mais parceiros, o que contribuiu para a ampliação de seu impacto.

A ideia central que orientou o desenvolvimento desta iniciativa foi oferecer algo em troca de uma restrição temporária (uma limitação no uso do carro) imposta por preocupações ambientais, também ajudando as pessoas a ver a situação de uma perspectiva diferente.

Muitas oportunidades, como espetáculos, admissão gratuita a piscinas, exposições e vários espetáculos, são disponibilizadas ao público. Além disso, são oferecidas alternativas muito convenientes para viagens urbanas rápidas e confortáveis: um bilhete diário para o subsidio do transporte, 1,5 euros e utilização gratuita das bicicletas públicas contratadas através da rede bikeMi.

No geral, este evento periódico é menos sobre a redução real da poluição e mais sobre como as pessoas descobrem quão bela sua cidade pode ser sem carros e quantos usos diversos podem ter no espaço público.

Foi uma medida introduzida por um presidente recém-eleito e foi inicialmente muito mal recebida, com muitos protestos e reclamações, sendo boicotada por meio de uma greve parcial dos funcionários do metro. No entanto, pouco a pouco, ganhou seus apoiantes e tornou-se cada vez mais popular entre os moradores e turistas.

#### VIA SPORT – Bucareste, Roménia

Esta iniciativa envolve o fecho de uma das estradas principais mais agradáveis em Bucareste para o tráfego motorizado durante os fins de semana de verão, temporariamente usando o espaço libertado para atividades desportivas. Teve um impacto social importante e foi muito bem recebido pelos residentes.







No começo funcionou muito bem, até que o poder político local mudou e o novo presidente suspendeu a iniciativa sem motivo aparente.

### GENT 2012 'LIVING STREETS'

Essa iniciativa envolveu o redesenho temporário dos espaços públicos, realizado por residentes locais que se organizaram em pequenos grupos, trabalhando em diferentes tópicos. A administração da cidade atuava apenas como facilitadora. Essa atividade ajudou as pessoas a entender a variedade de usos que poderiam facilmente atribuir a espaços públicos, sem precisar empregar recursos ou usar intervenções mínimas, rápidas e de baixo custo. Além disso, essas atividades desempenharam um papel essencial na construção da comunidade, criando novas conexões entre as pessoas e fortalecendo as já existentes.

Duas ruas foram dedicadas a pedestres por um mês, e o tráfego motorizado foi substituído por mesas de piquenique, baloiços, árvores móveis, relva, tornando o bairro mais habitável e atraente para as pessoas. Novas formas de mobilidade (como e-bikes e bicicletas transportadoras) também foram experimentadas.

### Resultados

- A maioria das pessoas era muito positiva, e as pessoas mais céticas se tornaram mais positivas
- A interação social foi melhorada.
- As crianças em particular adoraram a iniciativa

HOME ZONES FREIBURG <http://www.eltis.org/resources/videos/home-zones-freiburg>

### Perguntas em aberto

É necessária uma mudança de mentalidade para eliminar alguns limites artificiais colocados entre as várias atividades. Por exemplo, andar de bicicleta e andar a pé ainda são entendidos por muitas pessoas apenas como atividades de

lazer e não como meios de transporte práticos "reais". Uma vez eliminada essa ideia preconcebida e entendendo que podem ir do ponto A ao ponto B, ao mesmo tempo em que se divertem, realizam algumas atividades desportivas, podem economizar tempo e, em geral, aproveitar mais a vida.

### Possíveis desenvolvimentos futuros

O uso da cultura e do desporto como catalisadores para a mobilidade urbana sustentável tem o potencial de evoluir para um instrumento padrão normal para a preparação e implementação de mudanças na mobilidade urbana.

Como e onde isso se encaixa em um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)?

Esta inovação pode desempenhar o papel de um elemento de conexão que liga o PMUS com outras políticas e / ou planos estratégicos relacionados ao desenvolvimento cultural, à proteção ambiental ou à saúde pública.

### Autor

Irina ROTARU

Cities on the Move (CiMo)

tel: +33 6 65 16 73 04

+40 7 21 57 09 63

e-mail: [oraseinmiscare@gmail.com](mailto:oraseinmiscare@gmail.com) [ynarina@yahoo.co.uk](mailto:ynarina@yahoo.co.uk)

[www.sump-network.eu](http://www.sump-network.eu)

**ADVERTÊNCIA JURÍDICA:** A responsabilidade pelo conteúdo desta publicação é dos autores e não reflete necessariamente a posição da União Europeia. A Comissão Europeia não é responsável pela utilização que possa ser feita da informação contida nesta publicação. Todas as imagens utilizadas foram disponibilizadas pelos respetivos parceiros (salvo quando contraindicado) e a sua reprodução nesta publicação foi devidamente autorizada.



CIVITAS PROSPERITY é financiado pelo programa de investigação e inovação Horizonte 2020, da União Europeia, ao abrigo dos acordos N° 690636. doing some sports activities, they can save time and in general enjoy life more.