



## Local Estudos internacionais contrariam queixas de comerciantes

# Ciclovias são boas para o negócio, mas não há dados sobre Portugal

Cortar espaço a carros origina reações negativas de comerciantes. Autarquias devem envolver mais a população

**Camilo Soldado** Texto  
**Adriano Miranda** Fotografia

A notícia da instalação de uma nova ciclovia numa rua com comércio costuma vir acompanhada de outra notícia: a das reações negativas dos comerciantes, com receio do impacto que possa ter na clientela. Isto acontece não apenas quando há novas ciclovias, mas também no caso de outras alterações à rua que impliquem retirar o espaço dos automóveis, contextualiza Paula Teles.

A engenheira que tem um gabinete de desenho de espaço público, mas que já passou por uma autarquia (foi vereadora em Penafiel), baseia-se na sua experiência para dizer que, numa fase inicial, “os comerciantes reclamam sempre”.

Voltou a acontecer recentemente em Vila Nova de Gaia e em Braga, com a instalação de novas ciclovias. Estão longe de ser casos únicos, com a Avenida Almirante Reis, em Lisboa, a servir como episódio mais mediático, mas a lista poderia continuar. Em Barcelos, em 2023, o tom da contestação levou mesmo a autarquia a pôr um travão nos planos.

Apesar da contestação recorrente, vários estudos internacionais sobre cidades norte-americanas, europeias e australianas sugerem que as ciclovias não são más para o negócio. Transformações urbanas que retirem espaço aos carros tendem a contribuir para a vitalidade do comércio local. “Os carros não param tanto como as pessoas pensam”, diz a arquitecta Rita Castel Branco, que trabalhou 15 anos na Câmara de Lisboa e foi co-autora da visão estratégica para 2030 para a mobilidade na capital. “A literatura mostra que as pessoas de bicicleta compram menos em quantidade, mas mais vezes. A tendência é para o negócio melhorar”, afirma.

Os urbanistas e académicos contactados pelo PÚBLICO não conhecem qualquer estudo que analise a dinâmica económica das lojas nas ruas intervencionadas, em Portugal. Mas apontam exemplos empíricos de grande vitalidade comercial em zonas que passaram por uma redistribuição de espaço público.

O economista e professor do ISCTE Miguel Atanásio Carvalho, que costuma debruçar-se também sobre questões da mobilidade, menciona um estudo sobre uma rua em Seattle, nos Estados Unidos. O caso tem pontos de contacto com a Avenida da República, em Gaia, onde a autarquia instalou uma ciclovia em cada sentido, encostada ao passeio, para tentar combater o estacionamento ilegal. Tal como no concelho vizinho do Porto, também a rua da cidade norte-americana tinha duas vias para carros em cada sentido.

O estudo da Universidade de Washington mostra que as vendas dispararam depois da instalação da ciclovia que emagreceu o espaço para os carros. As vendas até tiveram uma ligeira quebra no primeiro semestre imediatamente após o período das obras, mas logo recuperaram. O artigo analisa ainda outra ciclovia da cidade, onde as vendas não dispararam, mas também não sofreram uma quebra. Estão em linha com a dinâmica comercial da zona.

### Mais distribuição

Há um dado que ajuda a explicar a diferença entre o sobressalto cívico e o efeito real. Para construir o argumento, o professor do Iscte cita outro estudo, este sobre Graz. Quando questionados sobre o modo de deslocação dos seus clientes, os lojistas da cidade austríaca (que foi a primeira do mundo a aplicar a velocidade máxima de 30 quilómetros por hora como regra geral) estimaram que 58%





**Vila Nova de Gaia instalou ciclovia na Avenida da República para combater estacionamento ilegal, o que provocou queixas de comerciantes**

**Tendencialmente, segundo um estudo, os lojistas atribuem muito peso aos clientes que vêm de longe quando, na verdade, o número dos compradores que vivem ou trabalham na vizinhança costuma ser maior**

iam de carro, 25% a pé, 5% de bicicleta e 12% de transporte público. Na verdade, 32% iam de carro, 44% a pé, 8% de bicicleta e 16% de transporte público. “Os comerciantes sobrestimam os clientes que vão de carro”, analisa Miguel Atanásio Carvalho.

Depois, acrescenta, há também outra tendência dos lojistas, que atribuem muito peso aos clientes que vêm de longe quando, na verdade, o número dos compradores que vivem ou trabalham na vizinhança costuma ser maior. Isto faz com que alterações na rua que dificultem o acesso automóvel tenham menos impacto nas contas do que o esperado, diz.

Pode haver também um efeito redistributivo, nota Rita Castel Branco. A arquitecta recupera as contas de um responsável da Agência de Transporte de São Francisco (SFMTA, na sigla em inglês), que passou por Lisboa, em 2014, para participar numa conferência sobre mobilidade.

A cidade da costa Oeste norte-americana tinha então um plano para triplicar o uso da bicicleta em cinco anos. O responsável, conta Rita Cas-

tel' Branco, referia que não era apenas uma questão ecológica, mas de economia. A utilização do carro tem um grande peso nos orçamentos familiares (desde a compra à manutenção, passando por gastos com energia, estacionamento, entre outros), levando a despesa muito concentrada (investimento inicial na aquisição do carro, gasolinhas, comércio em grandes superfícies). Com um modo de deslocação que, por norma, recorre mais ao comércio de proximidade, e com maior disponibilidade para gastar noutros sítios, explica, “o dinheiro entra de uma forma mais fina na economia”.

“A bicicleta e andar a pé são complementos muito importantes” a outros modos de transporte, sublinha Rita Castel Branco, que esteve na coordenação do planeamento da Gira, o sistema de bicicletas partilhadas de Lisboa. Esses modos “criam uma cidade mais dinâmica e isso tem repercussão no comércio”.

E o argumento económico está longe de ser o único a pesar na equação, observa Paula Teles. Promover mobilidade a pé e de bicicleta e reduzir espaço e velocidade dos automóveis ajuda a resolver problemas ambientais, de sinistralidade e de saúde.

Sobre a sinistralidade, o exemplo mais próximo é Pontevedra, que desde os anos 1990 tem vindo a transformar a rua, a reservar mais espaço para os peões e a aplicar medidas de acalmia de tráfego. Está desde 2011 sem vítimas mortais nas estradas que estão sob jurisdição local.

AO PÚBLICO, em 2021 o autarca da cidade galega, Miguel Anxo López, contava a história de uma rua pela qual antes passava uma estrada nacional, por onde passavam 29 mil carros, que ligava Corunha a Tuí. O tráfego foi ali suprimido “com um grande apoio dos vizinhos”. Na altura, contava Miguel Anxo López, a “imprensa foi perguntar a um senhor de uma livraria se ele estava de acordo com a pedonalização da rua, e a resposta dele foi: ‘A mim nunca me entrou um carro na livraria a fazer compras...’”.

Pode não haver dados sobre casos em Portugal, diz Paula Teles, “mas temos uma noção da cidade que que-

remos”. E a “cidade que queremos”, entende a dirigente dos Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade, deve ter menos carros. “Quando se toma essa decisão [de libertar espaço público], muito rapidamente a cidade desabrocha para outras coisas, como um comércio tradicional mais pujante. Mas também passa a haver mais espaço para que crianças e famílias andem no espaço público.

Os casos nacionais têm demonstrado que, quando os carros desaparecem, “a cidade não morre. Pelo contrário”. Para fortalecer a sua tese, Paula Teles põe em cima da mesa os exemplos da retirada de carros dos centros de Braga, Viseu, Viana do Castelo ou a pedonalização da Rua das Flores, no Porto.

O caso da rua da Baixa portuense levanta outra discussão sobre a retirada de carros e dinamismo do comércio, não pela lógica de abastecimento local, mas por um processo de gentrificação, menciona Miguel Atanásio de Carvalho.

Mas há mais casos que ajudam a mostrar que a turistificação não é a única consequência, principalmente em intervenções não tão próximas dos centros das cidades. Lembra uma a posição “chocadíssima” de comerciantes da Avenida Duque d’Ávila, prestes a sofrer uma profunda transformação, à boleia das obras de prolongamento da linha vermelha do Metro de Lisboa.

Na altura, os lojistas recebiam o impacto negativo para o negócio do alargamento dos passeios, instalação de ciclovia e redução de vias para carros. “Aconteceu exactamente o oposto”, observa, quase 15 anos depois da mudança.

**Como mudar?**

As críticas que muitas vezes surgem poderiam ser atenuadas. Tanto que parte das queixas sobre as ciclovias de Gaia ou Braga, noticia o *Jornal de Notícias*, além do estacionamento e da questão das cargas e descargas, tem a ver com não terem sido ouvidas no processo. É preciso “melhor democracia, mais participação”, defende Rita Castel Branco.

Quando a comunidade é tida em

conta na transformação da rua, o resultado é uma menor contestação. “É preciso envolver mais comerciantes e moradores, de uma forma informada e representativa. Não devemos esperar que venham a uma assembleia participar”, diz, mas sim organizar sessões e fazer perguntas às pessoas. “É claro que isso implica uma atitude mais pró-activa”, acrescenta.

Além de ouvir as pessoas, mostrar o que pode ser uma rua com menos carros também ajuda. A arquitecta faz parte do grupo que dinamizou o “superquartelão” de Ourique, um ensaio de urbanismo táctico que levou ao encerramento das ruas em torno do Jardim da Parada, em Lisboa, durante uma semana, em Setembro de 2023. A iniciativa tem como objectivo aproveitar novas obras de expansão da Linha Vermelha do Metro de Lisboa para diminuir a pressão automóvel à superfície.

“As pessoas acabaram por ver uma coisa que nem achavam ser possível”, conta. O grupo tratou de fazer 193 inquéritos (a maioria a residentes), que mostra que 66% das pessoas consideraram a experiência positiva ou muito positiva e que 65% consideraram que o encerramento daquelas ruas ao tráfego deveria ser permanente.

A participação pode contribuir para reduzir a insatisfação, mas também para corrigir previamente eventuais problemas de desenho. E esses não são raros, aponta a Paula Teles, que assinou um livro sobre como planejar ciclovias, uma espécie de guia para técnicos da área do planeamento urbano e da mobilidade de municípios. “Temos uma falta de escola de desenho de espaço público em Portugal”, considera. A essa falta aponta outra: a de cultura e disciplina sobre a utilização do mesmo espaço público, que leva a situações de estacionamento abusivo e de invasão de áreas que deveriam ser do peão.

Miguel Atanásio Carvalho diz que “mostrar estudos de caso, mostrar o que aconteceu” noutros sítios pode ajudar a acalmar anseios. Percebe as reservas dos comerciantes. É normal que, perante a mudança, tenham receio, até porque pode haver um impacto inicial. “Os primeiros meses são de adaptação”, explica. Depois disso, os dados são consistentes sobre a melhoria do comércio. “Isso acontece em todo o lado”, sublinha Paula Teles. “Depois de um e dois anos, são os comerciantes os primeiros a não querer mudar” para o que existia antes, diz.