

CONTRIBUTOS PARA O DEBATE PÚBLICO

Proposta «Novo conceito de circulação para a Frente Tejo, entre Santa Apolónia e o Cais do Sodré

1. Estacionamento subterrâneo

Reiteramos a nossa posição de que a CML não pode continuar a planear com base em pressupostos de um PDM obsoleto em termos de exigência de estacionamento subterrâneo para os casos de construção de novo edificado, extrapolando esses pressupostos para o plano de mobilidade a aplicar desde o Marquês de Pombal e envolvente (PUALZE) até ao Terreiro do Paço e restante Frente Ribeirinha.

Consideramos um erro, e mesmo crime urbanístico, a construção desenfreada de parques de estacionamento em zonas consolidadas, i.e., 600 lugares sob o Mercado do Rato, 150 lugares defronte ao Cinema Tivoli, 150 lugares defronte ao gaveto Barata Salgueiro/Rodrigues Sampaio, 130 lugares no Largo da Oliveirinha, 130 lugares na Travessa de Santa Marta, 600 lugares no Campo das Cebolas e outros 600 sob o Largo do Corpo Santo. Todas estas zonas estão muito bem servidas de Transportes Públicos e por isso mesmo a oferta de estacionamento deverá ter sempre em consideração a inter-modalidade. Se realmente queremos ser sérios no discurso de diminuir a entrada de carros na cidade, tem que se repensar a oferta de estacionamento em áreas com bons transportes públicos, nalguns casos, mesmo, não permitir mais estacionamento e/ou reduzindo-o, a exemplo de outras capitais europeias.

Esta contenção na oferta de estacionamento subterrâneo é ainda mais necessário quando não existe requalificação do espaço público com eliminação do estacionamento à superfície - só por si gerador, como se sabe, de trânsito demorado, constante, e recordes europeus de poluição atmosférica. Exemplo disso mesmo, ou seja, de falta de requalificação do espaço público (passeios largos, inexistência de obstáculos aos peões, etc.) e de um regime de exclusividade de estacionamento a residentes relativamente ao estacionamento a disponibilizar à superfície: Rua Nova do Almada, Rua Garrett, Calçada do Sacramento, Rua do Crucifixo, Rua dos Fanqueiros e Rua dos Sapateiros.

2. Túneis rodoviários

Elemento central do documento em debate, da ‘Diagonal Nascente Poente’ apenas se sabe que prevê a construção de um túnel de grande extensão sob a Penha de França e, por outro lado, uma série de mini-túneis algures na cidade.

Estamos contra a construção de um túnel sob a Penha de França: não resolve o problema de trânsito algum, acarreta graves custos financeiros e, dado o exemplo de casos recentes, poderá pôr em perigo de derrocada uma série de edifícios em malha consolidada, nalguns casos, mesmo, património de relevo arquitectónico.

Sobre os mini-túneis mencionados no documento em apreço, vimos por este meio solicitar à CML informação completa sobre onde pretende a CML construí-los e em que extensão? Se envolvem o abate de árvores? Se envolvem a eliminação de placas centrais?

As soluções em túnel em malhas urbanas são soluções abandonadas em toda a Europa, produto de um paradigma anterior onde o importante era aumentar a capacidade viária para os automóveis. Os túneis são extremamente penalizadores para o espaço público, aumentando a velocidade, criando cortes com muretes e fossos de entrada, diminuindo a acessibilidade local da rua ou bairro em favor da mobilidade de atravessamento.

3. Faixas de rodagem

Não compreendemos por que razão a CML defende a manutenção do número de faixas de rodagem centrais na Avenida da Liberdade, Restauradores, Rossio, Rua Áurea e Rua da Prata, por exemplo, afirmando ao mesmo tempo que 70% do tráfego é de atravessamento. A mesma pergunta poderá ser fazer em relação à Avenida 24 de Julho e à Avenida Infante Santo.

A Ribeira das Naus não pode ser transformada em ‘via rápida’, até porque se tem que garantir um acesso pedonal fácil ao Cais das Colunas. Por isso a CML deve tomar os devidos procedimentos a fim de garantir a circulação automóvel a velocidade reduzida e a segurança dos peões.

No caso desta via manter duas faixas de rodagem em cada sentido, uma das faixas deve ser assumidamente ‘BUS’.

4. O subúrbio

Mais uma vez parece haver uma falta de visão abrangente, julgando que (mais) este problema de Lisboa se resolverá sem planeamento integrado e em colaboração com os conselhos da periferia. No documento em apreço não há uma única menção à necessidade de articular este conceito de mobilidade da Baixa e Frente Ribeirinha com as autarquias em redor da capital, ou seja, no âmbito da Autoridade Metropolitana de Transportes.

Não há uma única menção à necessidade de munir a periferia, próxima ou não, de verdadeiros e eficazes interfaces de transportes colectivos. Muito menos o assumir de uma necessidade a longo prazo: a introdução de portagens/penalizações a quem insistir em vir de carro para Lisboa, ignorando as alternativas entretanto criadas, fiáveis cómodas e rápidas em transporte público.

5. Carris

O mesmo se aplica à Carris: em todo o documento não há uma única menção à Carris, ou ao que a CML dela espera. Só com uma Carris a apostar em autocarros de menor porte, não poluentes, com carreiras com maior periodicidade e à tabela, complementando algumas linhas de atravessamento, com trajectos curtos e apontados a 4-5 eixos para posterior distribuição pedonal: Chiado, Pç.Figueira, Corpo Santo, Cais do Sodré e Sta. Apolónia; ou quando reintroduzir eléctricos mal encerrados (E-24), ou introduzindo novos eléctricos de nova geração, é que se terá uma Lisboa com mais e melhor mobilidade, consideramos tratar-se essa omissão de um grave erro de base do documento em apreço.

Ao mesmo tempo a carta de proposta parece indicar que será ainda necessária alteração de percurso dos eléctricos no Cais-do Sodré e no Campo das Cebolas: milhões de euros para alterar uma situação que funciona bem há muitas décadas. O eléctrico devia sim continuar o seu percurso ao longo da Rua da Alfandega, Rua Ferreira do Trigo até ao Parque das Nações.

O corte de circulação automóvel entre a Baixa e o rio levará necessariamente ao aumento do tráfego no Eixo Cais-do-Sodré-Rato. Ora este eixo é fundamental que seja protegido de tráfego viário de atravessamento para que o eléctrico 24 seja reintroduzido com urgência. Para a entrada em funcionamento do eléctrico 24 será fundamental a requalificação e redução substancial do tráfego nesta cumeada.

Paulo Ferrero, Miguel Atanásio Carvalho, Virgílio Marques, João Chambers Jorge Santos Silva, Fernando Jorge e Mónica Albuquerque