

Parecer

Novo conceito de circulação para a frente Tejo entre Santa Apolónia e o Cais do Sodré | Plano de Mobilidade para a Baixa

A Quercus-Associação Nacional de Conservação da Natureza apresenta, pela presente, o seu parecer relativo à Proposta atinente ao “Novo Conceito de Circulação para a Frente Tejo entre Santa Apolónia e o Cais do Sodré - Plano de Mobilidade para a Baixa”, da responsabilidade da Câmara Municipal de Lisboa, aprovada em reunião de Câmara realizada em 07/01/09 e publicada no Boletim Municipal nº 777 de 08/01/09 (2º Suplemento).

CONSIDERAÇÕES PRÉVIAS

O Novo Conceito de Circulação para a Frente Tejo entre Santa Apolónia e o Cais do Sodré, submetido a apreciação pública pela CML, representa um modelo que, de acordo com a apresentação do mesmo, respeita três princípios orientadores:

- 1- A inversão da tendência de precedência da circulação automóvel em detrimento de outros modos de mobilidade;
- 2- A diminuição da poluição do ar e do ruído, que ultrapassam já os valores legalmente admissíveis para este eixo urbano;
- 3- Libertar espaço para o uso do transporte público.

Estes grandes princípios orientadores são os defendidos pela Quercus-A.N.C.N., que já em 1998 havia proposto à Câmara Municipal uma alteração da circulação na zona da Baixa, que privilegiasse a circulação em transporte público ao invés do individual.

ANÁLISE DA PROPOSTA APRESENTADA

É pois, para esta Associação, motivo de satisfação que finalmente se tenha tido em conta esta questão. Contudo a proposta apresentada pela Quercus não se mostrava tão ambiciosa, limitando-se a alterar os actuais usos, reservando vias para a utilização exclusiva de transportes públicos em detrimento de outras onde se mantinham as utilizações rodoviárias privadas.

A modéstia desta posição não se prendia com a incapacidade de produzir proposta mais radical, mas sim com o facto de se levantarem indubitavelmente questões que se prendem com a circulação nos outros eixos da cidade.

É um facto que segundo Goodwin, e também de acordo com o estudo S.A.C.T.R.A., a diminuição de capacidade de uma via faz desaparecer em cerca de 30% o tráfego que nesta circulava anteriormente. Contudo esta diminuição não é suficiente para acomodar em outras vias alternativas os 70% de trânsito que, neste caso, teriam de ser desviados, uma vez que a restrição é absoluta.

O desvio do trânsito para vias já existentes, como a Av. Infante Santo, a Rua da Estrela, a Rua de São Jorge, a Av. Pedro Álvares Cabral, a Rua Conde de Redondo, a Rua Jacinta Marto, a Rua de Angola até à Mouzinho de Albuquerque, através de um novo túnel a construir é, na opinião da Quercus, o retomar do velho conceito da circular das colinas, que havia sido fortemente contestado por esta Associação. Além disso, todas estas vias apresentam já patologias graves provocadas pelo

excesso de trânsito que se iriam, sem dúvida, agravar ainda mais.

Da mesma forma, o Eixo Av. Duarte Pacheco - Rua Joaquim António de Aguiar – Túnel do Marquês - Av. da República não constitui uma alternativa viável, uma vez que não liga directamente à parte oriental da cidade, sendo subsidiária quer do eixo anteriormente descrito via Av. Duque de Loulé, quer da segunda circular.

Em qualquer destes casos, é já bem conhecida a saturação provocada pelo trânsito automóvel, com ênfase no Túnel do Marquês que teve no seu primeiro ano de funcionamento um aumento de tráfego de 32%, ou seja, bem pior do que os cálculos mais pessimistas da Quercus-A.N.C.N., que colocavam esse crescimento em 28%. É de salientar que a construção e entrada em funcionamento do Túnel é, comprovadamente, um dos maiores entraves ao desenvolvimento do transporte público, tal como vaticinara esta Associação.

Toda a análise deste documento é profundamente agravada pela afirmação de que esta reformulação é “também imposta pela necessidade de encontrar uma solução integrada para o espaço público entretanto afectado pelas obras concluídas e a realizar nos próximos anos (SimTejo, EPAL, Metropolitano de Lisboa)”. Este era um motivo para um plano de contingência que permitisse avaliar a situação e nunca deveria tratar-se de um fim em si mesmo.

Considerando este modelo de circulação para a Frente Tejo, surgem as seguintes questões, a que a Proposta ora apresentada não dá qualquer resposta:

- 1- Como foram tidos em conta os potenciais agravamentos de situações de poluição do ar e ruído nas áreas adjacentes à Baixa, com a implementação deste modelo, e que soluções foram preconizadas?
- 2- Qual o plano rodoviário a ser estudado no âmbito da revisão do Plano Director Municipal, e em que medida o actual modelo se enquadra nesse plano?
- 3- Quais as novas estruturas de que depende a concretização deste modelo, nomeadamente a construção de novos túneis?
- 4- Qual a resolução prevista para pequenas ruas (como a Rua da Estrela ou a Rua da Escola de Medicina Veterinária) que se vêem agora na prática integradas nos grandes eixos de circulação viária da Capital?
- 5- Quais as medidas previstas para facilitar a circulação de transportes públicos em todas as áreas a montante da Baixa?

CONCLUSÃO

A Baixa Pombalina e zonas limítrofes não são áreas desagregadas do resto da cidade de Lisboa. Bem pelo contrário, foi precisamente pelas funções que desempenham que se tornaram alvo da presente situação rodoviária.

A cidade de Lisboa desenvolve-se numa concentricidade imperfeita devido à

existência do Tejo, ou seja toda a área de circular sul teria de se desenvolver na outra margem do Rio ou, em caso de impossibilidade, na zona contígua a este tal como se verifica actualmente. Aliás, a Av. Ribeira da Naus foi edificada nos meados do século passado precisamente por ser necessária uma via de escoamento que permitisse aliviar a pressão sobre o Campo das Cebolas, Rua da Alfandega, e Largo do Corpo Santo. E ainda que seja necessário reduzir a capacidade de penetração na Baixa, reduzindo, em nossa opinião, capacidade na própria Avenida da Ribeira das Naus, é importante manter aí circulação rodoviária privada nos dois sentidos, de forma a evitar estrangulamentos nas zonas adjacentes, com as consequência nefastas para a cidade.

Mais do que um “novo conceito de circulação” que cerceie radicalmente o trânsito rodoviário, seria necessário um que separasse os diversos modos de transporte (mediante estratégias diversas de ‘traffic calming’) e restringisse fortemente a velocidade de circulação, em detrimento do modelo agora apresentado que tem a sua base de sustentação em novas construções viárias, desviando meramente os problemas desta para outras zonas da Cidade de Lisboa.

Não obstante quanto antecede, e a concluir, não deixaremos de enaltecer o facto de constituir a Proposta em análise um claro desincentivo ao tráfego de atravessamento da cidade (sobretudo através do eixo da Av. Liberdade), muito significativo de acordo com os levantamentos da UNL e da própria CML (mais de 53 a 70%, respectivamente), o que será vantajoso no que concerne à redução dos níveis de ruído e de poluição do ar.

18 de Fevereiro de 2009

O Presidente da Direcção Nacional da
Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza