

A PROPOSTA DE PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ALCÂNTARA DA CML E A PROPOSTA DE DESENVOLVIMENTO DURÁVEL E MOBILIDADE SUSTENTÁVEL dos HABITANTES DE ALCÂNTARA.

Preâmbulo

A realização da sessão pública do Executivo da CML em Março de 2008, em que foi apresentada a intenção da REFER propor uma solução para a ligação ferroviária da Linha de Cascais à Linha de Cintura, fez pronunciar da parte do Executivo da CML que essa proposta se realizaria na condição de que seria a CML a planear e controlar a ocupação e usos do solo através das recomendações do PDM e mediante a realização dum PUA (Plano de Urbanização de Alcântara)¹. Esta intenção da REFER vem no seguimento do despacho da SET de 2007 que pretendia resolver a situação desta ligação tanto para o tráfego de passageiros como de mercadorias. No seguimento desta decisão, a REFER pagou à CML a realização do PUA.

Passados três anos, no prazo de 9 de Maio a 21 Junho de 2011, abriu-se o período da consulta pública do PUA que teve como condicionantes a proposta do traçado ferroviário desenhado pela REFER (em túnel, entre a Avenida Brasília e a Av^a de Ceuta e em rampa para viaduto entre o início da Avenida de Ceuta e o seu entroncamento com a Linha de Cintura na mesma zona de entroncamento do outro viaduto que serve a ligação ferroviária da Ponte 25 de Abril e já em fase de projecto (?)). Com o anúncio da consulta pública, realizaram-se três sessões públicas, a primeira das quais realizada por alcantarenses (21 de Maio) e as seguintes, pelas juntas de freguesia de Alcântara e dos Prazeres (25 de Maio e 15 de Junho), em que participaram cerca de três centenas de habitantes desta zona de Lisboa (representantes de associações de moradores, de colectividades, profissionais liberais, comerciantes e trabalhadores). Nestas sessões ficou evidente que as condicionantes da proposta da REFER tiveram uma incidência negativa na elaboração do PUA apresentado pela CML, não só porque a proposta da REFER - em pleno leito de cheia e zona sísmica de máxima gravidade - quer construir uma estação subterrânea entre a Rua de Cascais e a Rua João Miguéns, e mais um viaduto sobre a Avenida de Ceuta, com um plano de execução de obra que atinge sete anos; como também pelas propostas do sistema de transportes do PUA que apresenta num total, mais um túnel e três viadutos rodoviários (um dos quais em plena Rua de Cascais e Rua João Miguéns), uma passagem superior de peões, prolongamentos das Linhas de Metropolitano Amarela e Vermelha, um funicular, mais duas rotundas, uma delas desnivelada, um alargamento da Avenida 24 de Julho no seu troço final e um conjunto de novos arruamentos, como o prolongamento da Rua Luis de Camões à Avenida da Índia, passando pelo interior das instalações da Carris, baseadas numa engenharia de tráfego rodoviário (?) mas, sem qualquer enquadramento estratégico de desenvolvimento durável e de mobilidade sustentável do sistema de transportes e, muito menos, sem qualquer conceito de cidade sustentável. Durante as sessões, foi possível contestar esta proposta de PUA e da REFER e apresentar uma alternativa de tecnologia ferroviária que permite solucionar a ligação ferroviária para passageiros, baseada na tecnologia do "Tram-Train", sem necessidade de obras de arte e sete anos de obras, e uma solução para o transporte de mercadorias, através da construção de uma

¹ "Plano de Urbanização" de designação discutível por não incluir propostas concretas de usos do solo e envolver apenas parte da freguesia de Alcântara. No limite poder-se-ia designar "PU do Vaie de Alcântara".

nova ligação entre a Linha de Cascais e a Linha de Sintra, compreendida entre a Estação da Cruz Quebrada e a Estação de Monte Abraão, seguindo paralela à CREL, a qual passamos a concretizar.

CONCEITOS, PRINCÍPIOS e OBJECTIVOS

A matriz histórica da cidade de Lisboa em Alcântara impõe a necessidade de uma reabilitação urbana que respeite as gentes e as actividades económico-sociais existentes em Alcântara, em que a requalificação através da regeneração, reconversão e reabilitação urbanas se justifique não só pela necessidade de responder à gentrificação olhando para os aspectos de socioeconomia do lugar mas, também perspectivando soluções de proximidade e de sustentabilidade, não só desta parte da cidade, como ainda contribuindo para a sustentabilidade da cidade e da AML.

A particularidade de Alcântara estar numa fase de regeneração urbana (reconversão e renovação/reabilitação) significa que a sua memória histórica deve ser preservada e que em relação à articulação do sistema de transportes com o seu sistema urbano, em que se inclui a actualidade do porto marítimo, deve ser de máxima coerência e integração territorial e social.

Por esta razão, qualquer proposta que se faça sobre o sistema urbano e de transportes de Alcântara, ela deve ser enquadrada não só estrategicamente numa perspectiva de desenvolvimento durável e de mobilidade sustentável, tal como hoje é recomendado no “Livro Branco” e no “Livro Verde” dos Transportes, aplicando-se alguns princípios e objectivos, entre os quais o princípio de precaução, fazendo com que as decisões de hoje não hipotéquem as decisões de gerações futuras (Relatório de Brundtland, de 1987, à comissão de ambiente da ONU) e seguindo as boas práticas de várias cidades europeias, como as políticas de diminuição dos volumes de circulação rodoviária e recuperação do espaço público (Carta de Ålborg), aliados a uma racionalização do investimento público e a uma boa governança urbana, tal como a que é recomendada pelo Pacto dos Autarcas (Covenant of Mayors) a nível europeu.

Ora, a proposta que ora se apresenta em alternativa à da REFER e, por conseguinte, ao PUA, traz uma solução tecnológica ferroviária ligeira de superfície que permite não só solucionar a acessibilidade do TCSP com o mínimo de impacte ambiental, como também promove a máxima integração urbana e sem necessidade de grandes obras de arte. A solução para a ligação ferroviária de passageiros, entre a Linha de Cascais e a Linha Cintura, permite que a integração urbana do modo se faça à superfície, possibilitando cozer o tecido urbano entre os dois lados do eixo da Rua de Cascais e Rua João Miguens, sem necessidade de recursos a desnivelamentos rodo e ferroviários ou a impermeabilização excessiva dos solos. É uma proposta que tem como objectivos locais, o aumento do espaço público e viário aos modos suaves, a redução das superfícies impermeáveis e zonas de excessiva acumulação de calor (i.e. “ilhas de calor”), uma maior eficiência energética, uma diminuição do tráfego automóvel e, consequentemente, redução de consumos de combustíveis, aumento de rendimento familiar disponível, aumento da qualidade e segurança do espaço público, a diminuição de outras externalidades negativas, como diminuição de acidentes, de volumes de emissões, congestionamentos, etc.

Para a solução dos comboios de mercadorias, o novo eixo ferroviário entre a Cruz Quebrada e o Monte Abraão é proposto com o objectivo não só resolver o transporte de mercadorias como também, não sobrecarregar o nó de Campolide, para além de aumentar a rede ferroviária para novas áreas urbanas com necessidade de ligação e de políticas de ordenamento do território e de transportes, baseadas na multimodalidade (maximizar as ligações directas em mais pares O/D).

Em resumo, com esta proposta pretende-se contribuir para o desenvolvimento durável e a mobilidade sustentável da AML pois, com a solução do "Tram-Train" na Linha de Cascais, abrem-se outras perspectivas estratégicas de exploração desta Linha e de ordenamento do território, com o objectivo da diminuição do uso do automóvel. Ou seja, esta proposta baseia-se num princípio de investimento produtivo para a economia das deslocações urbanas e suburbanas da AML.

PROPOSTA

Esta proposta tem como objectivo principal relançar a socioeconomia urbana da área do PUA, enquadrando as intervenções de ordenamento do edificado pela política dos 3D's: Diversidade, Densidade e Desenho Urbano. Este enquadramento permite integrar o sistema de transportes de passageiros e de mercadorias numa perspectiva de sustentabilidade, com maior recurso ao TCSP de superfície e de capacidade intermédia, sem necessidade de modos pesados. Para o transporte ferroviário de mercadorias, propõe-se a construção de uma nova ligação ferroviária no eixo Cruz Quebrada / Monte Abraão.

Em relação aos passageiros, a proposta baseia-se na inovação tecnológica ferroviária ligeira de superfície (Tram-Train) potenciando a ligação entre a Linha de Cascais e a restante rede de comboios, metropolitano e eléctricos, devido à sua interoperabilidade de poder circular em várias redes com diferentes sistemas de tracção (1 ou mais conversores no mesmo veículo) e utilizando a infra-estrutura ferroviária pesada e/ou ligeira. Para além disso, as suas características técnicas, possibilita servir mais estações e paragens, sem perdas de tempo total de viagens, com aceleração e desaceleração superiores ao do comboio ou metropolitano. A sua flexibilidade, permite que se insira no tecido urbano com facilidade. Os impactes socioeconómicos de casos existentes, como o de Karlsruhe (Alemanha), tiveram como resultado retirar cerca de 40% ao TI, aumentar a população ao longo da sua rede, a escolaridade, os rendimentos disponíveis das pessoas, a valorização do território servido (aumento do emprego, aumento das rendas e das taxas municipais...).

No caso de Alcântara, para além de permitir soluções mais integradoras com o meio urbano, a sua versatilidade e interoperabilidade permitem equacionar a conexão com os outros modos e redes pesadas, evitando a rotura de carga, diminuindo a necessidade de outros investimentos em infra-estruturas pesadas.

P1. Conceitos e Objectivos do Ordenamento urbano: Diversidade, densidade e desenho urbano

Alcântara retinha, até meados dos anos 80, uma dinâmica social intensa, com uma população habitante diversa, em que a população estudantil se acumulava com a população operária na

rede de TC e no espaço público. O fecho de liceus e de fábricas durante estes últimos 25 anos e, mais recentemente a transformação que se operou no sistema de deslocações e de transportes, aceleraram a transformação do modo de vida urbano, como por exemplo, a cidade tornou-se mais motorizada e diminuiu-se a partilha do espaço público com a invasão do automóvel. Alcântara não fugiu a esta realidade e um PUA deve saber enquadrar as respostas aos novos desafios de mobilidade sustentável, ou seja, trata-se, portanto, de saber reequacionar o sistema urbano com a ajuda do sistema de transportes e saber, até que ponto, é possível repor a partilha do espaço público urbano com o objectivo de criar as condições para que as pessoas circulem pedonalmente, de bicicleta e em Transporte Público com mais conforto, segurança e qualidade.

Esta proposta, ao contrário da proposta do PUA apresentado pela CML, considera que é possível existirem condições de melhoria da acessibilidade urbana, entre os vários sectores da área de estudo do PUA, através dum maior reforço do TCSP e da restante rede pedonal e ciclável. Mas, para isso, tenta-se consolidar em cada sector/zona, um conceito de TOD (Transit Oriented Development) ou mais concretamente, o que para outros significa fazer evoluir o sistema de transporte urbano tendo como objectivo a "Human Oriented Development", ou seja, aplicar em cada sector uma "Densidade Humana Líquida" adequada à dimensão do TCSP de superfície que permita simultaneamente a recuperação do espaço público. Ora, o que se verifica na proposta do PUA, é precisamente o contrário: a rotura do espaço público com eixos viários com mais de seis vias, chegando algumas a propor-se viadutos e túneis rodoviários e também rotundas e rompendo o tecido urbano. Como promover então a política de TOD com o objectivo de HOD? Vejamos o que propomos para cada sector.

Nos limites da área de estudo do PUA são consideradas cinco sectores/zonas (A, B, C, D e E)², para os quais se propõem os seguintes equipamentos colectivos e densidades humanas líquidas – ver Figura A:

Sector A: Reforço do Espaço Cultural com Museu sobre a história de Alcântara Industrial e Republicana, com Teatro, Cinema, Livrarias, comércio de restauração (Lx Factory), residência e emprego (secundário e terciário) com DHL ≤ 120 ; acessos por duas transversais da Rua da Cozinha Económica e só um acesso pela Avenida da Índia. Não utilização dos terrenos da Estação da Carris e não criação de um novo eixo viário a passar pelas instalações da Carris, como prolongamento da Rua Luis de Camões (ver ponto P.2). Área, a Norte, muito servida pelo TCSP (Rua 1º de Maio) e Rua Rodrigues Faria só como eixo pedonal, e a Sul, servida pela Avenida da Índia (TI+TP);

Sector B: Reconstrução do Mercado Antigo, em ferro, ao lado da Cerâmica Ideal, com acesso pela Rua João Miguens, Rua Fradesso da Silveira (prioridade ao tráfego pedonal e passeios largos e um eixo de L= 6m só para circulação do TCSP (Tram+Bus) e Largo das Fontainhas (prioridade ao TP e tráfego pedonal); consolidação da zona 30 (ver ponto P.2);

² **Sector A:** Instalações da SIDUL e Lisboa Factory compreendidas entre a Rua 1º Maio e a Avenida da Índia; **Sector B:** Alcântara XXI compreendida entre a Rua da Cozinha Económica, Largo das Fontainhas e as Ruas Cascais e João Miguens; **Sector C:** antigas instalações do Pinhol, Quimigal e CML, compreendidas entre a Rua Vieira da Silva e a Avenida da Índia, **Sector D:** instalações e área da estação ferroviária de Alcântara-Terra e **Sector E:** Docas e Porto Fluvial e Marítimo.

Sector C: Nas instalações antigas dos armazéns do Pinhol, a construção de um Centro de Saúde e Materno Infantil com Biblioteca e Auditório, residência e emprego com DHL ≤ 100 ; acessos locais pela Avenida 24 de Julho (TI+TP) e Rua Vieira da Silva (TI); consolidação do troço final do eixo da 24 de Julho em TCSP e só uma via de sentido único entre a Travessa do Bafuarte e o cruzamento com a Rua de Cascais (ver Ponto 1.2.), ligações pedonais fortes às antigas instalações da CML (passeios largos), prevê-se uma ligeira densificação da oferta habitacional através de pequenas intervenções privadas de reabilitação urbana;

Ainda no sector C, nas antigas instalações de manutenção da frota da recolha de resíduos sólidos da CML, a construção de hotel, residência e emprego com DHL ≤ 100 , acessos pela Avenida da Índia (TI e TP);

A rua de Cascais será reconfigurada de modo a permitir uma extensão dos espaços verdes provenientes de Monsanto e do interior do Vale de Alcântara através de um estudo de superfícies permeáveis (que é possível integrar com a rede do "Tram-Train" para tirar o máximo proveito do espaço disponível), introdução de vegetação de bom desempenho ecológico, e melhoramento das zonas de circulação pedonal e ciclável no sentido de reforçar a malha urbana da Rua de Cascais e mais acima da Av. de Ceuta.

Sector D: Estação de Alcântara-Terra e instalações ferroviárias para o Tram-Train. Construção dum Centro de Logística Urbana e dum Centro de Controlo de Tráfego ferroviário para a rede urbana/suburbana. Construção de Oficinas de Apoio em articulação com as de Sete Rios (ML) e de Santo Amaro (CCFL); DHL ≤ 120 .

Recorde-se que o aproveitamento das ligações naturais deste sector com o Parque de Monsanto e interior do Vale de Alcântara permitirá introduzir um corredor verde, articulando uma ligação directa com árvores, vegetação e superfícies permeáveis que permitem melhorar problemas de excessivo calor superficial no Verão e aumentar a permeabilidade dos terrenos, além de melhorar o ambiente urbano local.

Sector E: O sector das docas de Santo Amaro e o Porto Marítimo está praticamente consolidado, não se propondo qualquer alteração da acessibilidade, com excepção de que o eixo viário da Avenida Brasília pode ser alterado tendo em consideração a proposta do "Tram-Train", o que possibilitaria a construção de uma estação de superfície mesmo junto às Docas e que também pode servir o Sector A.

Face a estas propostas de ocupação e usos do solo e de um conceito de cidade sustentável, baseado na proximidade, diversidade e densidade, no desenho urbano, a preocupação foi devolver ao espaço de Alcântara uma vivência urbana que havia nos anos 60 com mais tráfego pedonal e maior uso do TP, o que equivale a dizer que as propostas do PUA devem seguir as seguintes alterações, para a rede viária e restante sistema de transportes.

P2. Ordenamento da Circulação e Estacionamento na área do PUA.

Pretende-se um sistema de transportes sustentável e multimodal, em que os volumes de circulação e de estacionamento na via pública diminuam. A análise da matriz O/D das viagens e as contagens de tráfego rodoviário confirmam que não é necessário estar a propor mais desnivelamentos na área do PUA, como sugerem que as soluções com recurso ao TCSP de

superfície (RoW A e B) e de capacidade intermédia, são suficientes para resolver a mobilidade e a acessibilidade entre os vários sectores/quadrantes da área de estudo quer ao nível interno quer ao nível com o exterior.

Neste sentido, apresenta-se um novo Esquema de Ordenamento da Circulação e de Estacionamento reforçando a rede de TP, reduzindo o número e a capacidade dos eixos de circulação rodoviária para o tráfego de atravessamento, aumentando o número de eixos com sentido único, simplificando o acesso local, aumentando as zonas 30 km/h e as zonas pedonais. Em relação à oferta de estacionamento na via pública, ela será reduzida mas, em contrapartida, serão propostos parques públicos e de residentes. A capacidade dos parques públicos deve ser dimensionada em função do volume de oferta de transporte público e não pelas regras actuais do PDM de Lisboa.

. Esquema de Circulação e de Estacionamento

Entre as várias alterações à proposta do PUA (versão CML/REFER), evidenciam-se as que têm incidência na rede rodoviária. O conceito desenvolvido pela equipa paga pela CML é incongruente com as conclusões que são expressas nos volumes I (tanto no Relatório de Análise como no relatório de Conclusões), uma vez que da leitura dos valores das matrizes O/D (HPM;HPT e TMD) de viagens, como das contagens de tráfego, fica-se a saber que os aumentos de capacidade dos eixos viários são contraditórios com a previsão daqueles valores, no médio e longo prazo, e com o que se pretende como política de sustentabilidade da socioeconomia da zona ou da mobilidade urbana e do ordenamento do território da AML.

Concretamente, os pressupostos considerados no PUA consideram um “Efeito do Preço do Petróleo” incrementado pela CRISE nacional que prevê uma redução de tráfego automóvel anual de 1,25%, o que define uma meta pouco ambiciosa equivalente à redução de 12,5% numa década. Esta meta não só é pouco exigente, como não reflecte a realidade actual, onde a redução do consumo de combustíveis para automóveis reduziu em aproximadamente 7% nos primeiros três meses de 2011 em relação ao período homólogo em 2009, e a redução de transportes de mercadorias e carga sofreu uma redução de 20,6% no tráfego rodoviário nacional. (Estatísticas trimestrais do INE – Instituto Nacional de Estatística, 2011. Lisboa, Artigo no jornal Público de 27.05.2011. Lisboa)

Também a “Melhoria Gradual de Repartição Modal” definida representa um acréscimo de 1,25% por ano; avaliação pouco ambiciosa se considerarmos que só nos primeiros 3 meses de 2011 o Metro de Lisboa teve um aumento de uso de 2,7% sobre período homólogo de (1,35%/ano), e a Rede Suburbana da CP um aumento de 2,8% (1,4% ano) no mesmo período, isto sem alterações significativas nas infra-estruturas existentes ou grandes planos de urbanização executados nas respectivas redes.

Pelo contrário, a nossa proposta vai ao encontro de uma política de sustentabilidade urbana consequente, e começa por basear-se na simplificação do funcionamento do sistema de transportes, da simplificação e melhoria de funcionamento do sistema viário através da redução do volume de circulação automóvel, do aumento do uso do TP e da prioridade ao TCSP de superfície em sistemas de capacidade intermédia, do aumento da eficiência energética e sobretudo da melhoria da qualidade e segurança do espaço público urbano,

dando a prioridade ao tráfego pedonal. Esta política baseia-se na necessidade de se aplicar investimento público produtivo, ou seja, que a inovação tecnológica do sistema de transportes proporcione melhoria das condições socioeconómicas, mais emprego qualificado no sector e minimize os impactos negativos locais e potencie outras soluções estratégicas de acessibilidade para a AML.

. Rede de TP na área do PUA

A rede de TP será servida pelo Comboio e por Tram-Train, por Eléctricos e Autocarros, sem necessidade de haver qualquer prolongamento das Linhas Amarela ou Vermelha do metropolitano.

Para concretizar a estratégia e os objectivos de sustentabilidade, alguns corredores de TP (eléctricos e autocarros) terão prioridade, nomeadamente, no eixo Rua 1ºMaio/Lg.Calvário/Lg.Fontainhas/Rua Fradesso da Silveira/Avenida 24 de Julho, respeitando o estudo da CCFL (Linha 15, apresentado à CML em 1998) e o esquema de circulação proposto para toda a sua zona envolvente (desde o Bairro de Santo Amaro a Alcântara), como por exemplo, servir-se do eixo viário da Rua Cozinha Económica/Rua José Dias Coelho (2 sentidos), de acesso entre a Rua de Cascais e a Rua dos Lusíadas e Calçada da Tapada (sentido único), para descongestionar a Rua Leão de Oliveira e a própria Calçada da Tapada, construindo um esquema de circulação rodoviária mais simples – ver ponto seguinte.

São criados na Rua dos Lusíadas e na Calçada da Tapada, corredores reservados num dos sentidos, no primeiro, para o autocarro (carreiras 38 e 60, sentido nascente>poente) e, no segundo, para o eléctrico (linha 18, sentido poente>nascente), de modo a descongestionar a Rua Leão de Oliveira e o Largo do Calvário (área pedonal e de TP) da circulação automóvel e aumentar a capacidade de transporte quer para o TP quer para o TI. Naqueles eixos o TI só circulará num dos sentidos – ver Esquema de Circulação. Na Rua de Alcântara o eixo só será servido por autocarros (carreiras 727, 742, 751 e 56). Na Rua Prior do Crato, o sentido nascente>poente continua reservado ao autocarro.

A ligação entre a Linha de Cascais e a Linha de Cintura, em Tram-Train, para além de evitar grandes volumes de investimento em tecnologia do betão, ao avançar com uma solução tecnológica ferroviária, obriga a REFER a repensar a estratégia de investimento e de exploração da rede ferroviária, sabendo-se que neste caso se estão a construir soluções estratégicas para o século XXI sem incrementar os valores de investimento público em consideração. Com efeito, a experiência e as boas práticas de redes similares, já permitem garantir um conjunto de impactos positivos que, no nosso caso, só vão ajudar a compreender e integrar um conceito de cidade sustentável que se pretende para esta zona da cidade. Entre outros impactes, como os referidos anteriormente, potencia a rede ferroviária para os serviços urbanos, suburbanos e regionais, quer ao nível do tráfego de passageiros como de mercadorias, aumenta a capacidade do nó de Campolide para futuros tráfegos de passageiros através da Ponte 25 de Abril, ou aumentos de níveis de serviço das Linhas de Sintra, de Azambuja, de Setúbal ou mesmo da Alta Velocidade a passar pela Ponte 25 de Abril. Na Linha de Cascais potencia prolongamentos ao longo da Linha nos tecidos urbanos que precisam de ser requalificados e/ou servidos de forma mais próxima sem requerer o rebatimento.

. Rede pedonal e ciclável

A estratégia e o objectivo do ordenamento da rede pedonal serão o de aumentar o tráfego pedonal e, portanto, aumentar a segurança e o conforto. A largura dos passeios será aumentada e as condições de acessibilidade melhoradas, haverá o cuidado de criar circuitos pedonais de articulação entre aqueles sectores, através da diminuição ou mesmo proibição da circulação automóvel nos seguintes eixos viários:

- Rua Rodrigues Faria, Rua de Alcântara, Rua das Fontainhas e Rua Fradesso da Silveira - prioridade ao peão e bicicleta, proibição à circulação automóvel e só acesso local;

- Largo de Alcântara, Rua Prior do Crato, Avenida 24 de Julho (troço final), Rua de Cascais e Rua João Miguens - prioridade ao peão e bicicleta, alargamento de passeios, diminuição do volume de circulação automóvel, sentidos únicos e diminuição do número de vias, criação de "bike-box";

- Rua dos Lusíadas - prioridade ao TP, peões e bicicletas.

Nos sectores A, B, C, D e E, é dada a prioridade ao peão e às bicicletas, implementação de zonas 30, aumento das zonas pedonais. A rede ciclável deve ter também em consideração a proposta apresentada pela FPCUB à CML em Fevereiro de 2008.

. Rede Viária

Em relação ao sistema viário, as consequências práticas dos conceitos e objectivos atrás descritos são, em termos de esquema de circulação e de estacionamento, os seguintes:

- a) Eixo da Rua de Cascais/Rua João Miguens – com dois sentidos (2x2 vias, com Lvia=3m; passeios L≥5m e eixo TCSP com L=6m); colocação de árvores nos passeios e no eixo central do eixo viário; paragem de Tram-Train sem cais;
- b) Cruzamento da Avenida de Ceuta com a Avenida da Ponte, Rua Prior do Crato, Rua de Alcântara e Rua João Miguens - Intersecção semaforizada em vez de Rotunda (2x2 vias por eixo principal, com Lvia=3m e 1 via por eixo local com Lvia=2,75m) e passeios mais largos;
- c) Avenida 24 de Julho, sentido único (troço compreendido entre a intersecção com a Rua de Cascais/Rua João Miguens e a Travessa do Baluarte, 1 via com Lvia=3m) e dois sentidos (1x1 via, troço compreendido entre esta intersecção e o entroncamento com a Avenida da Índia), eixo TCSP com L=6m; colocação de passeios com L≥5m, zona 30;
- d) Rua Fradesso da Silveira, eixo de TCSP com L=6m e passeios com L≥5m, zona 30 e de acesso pedonal ao Mercado;
- e) Rua da Cozinha Económica, dois sentidos, eixo para o tráfego automóvel com 1x1 via, sem oferta de estacionamento e intersecção semaforizada no cruzamento com a Rua de Cascais e no Largo das Fontainhas/Largo do Calvário (2 fases);
- f) Rua José Dias Coelho (antiga Rua da Creche), com dois sentidos, 1x1 via, sem estacionamento até ao cruzamento com a Rua dos Lusíadas (semaforizado) e só um sentido, 1 via, no troço compreendido entre este cruzamento e o entroncamento com a Calçada da Tapada, oferta de estacionamento na via pública;

- g) Rua dos Lusíadas, sentido único Poente>Nascente, com 1 x1 via e acesso ao BUS no sentido contrário, com estacionamento na via pública;
- h) Calçada da Tapada, sentido único Nascente>Poente para o TI, servindo de contra-sentido com a Rua dos Lusíadas (sentido único poente>nascente para o TI) e permitindo o acesso à parte alta da freguesia de Alcântara, nomeadamente ao Alto de Santo Amaro, Jardim de Santo Amaro;
- i) Rua Luís de Camões com sentido único descendente no troço compreendido entre a intersecção com a Rua dos Lusíadas e a Rua 1º de Maio, viragem obrigatória (situação actual) para permitir saída para a Avenida da Índia junto à FIL/Congressos;
- j) Rua 1º Maio, corredor de TP nos dois sentidos, com acesso só a trânsito local, no sentido nascente>poente, via Rua Leão de Oliveira;
- k) Largo do Calvário (interface autocarros e eléctricos), com reordenamento do pavimento como área pedonal e zona 30 no topo nascente (tráfego entre a Rua da Cozinha Económica e a Rua João Dias Coelho).

Em termos gerais, a proposta de ordenamento de circulação rodoviária tem dois objectivos: o primeiro de aliviar a pressão do tráfego de atravessamento quer internamente a cada um dos sectores quer entre os sectores, e o segundo, reforçar a prioridade ao TP. Os eixos viários principais (acesso à Ponte; Avenida de Ceuta; Avenida da Índia e o eixo constituído pela Rua de Cascais e Rua João Miguens) serão os que colectam o tráfego rodoviário e com os quais se ordenaram entradas/saídas para cada um dos sectores. No caso concreto de acessibilidade interna rodoviária, o esquema de circulação permite a redução dos volumes de circulação automóvel e elimina-se o eixo de atravessamento actualmente constituído pela Calçada da Tapada, Rua Leão de Oliveira e Rua 1º de Maio, Largo do Calvário e Rua Fradesso da Silveira. Em substituição, o tráfego de atravessamento passará a ser direccionado directamente para outras "portas" de acesso: - junto à FIL, via Cç.Conde da Ribeira/Rua da Junqueira); junto à Avenida da Ponte, pela Rua dos Lusíadas; junto ao entroncamento da Rua da Cozinha Económica com a Rua de Cascais – ver Esquema de Circulação em futura reunião.

A construção de Parques de Estacionamento públicos e de residentes nos sectores A, B, C, D e E deve ter não só em consideração o balanço da oferta/procura de estacionamento em cada sector mas, também a oferta de serviços da rede de TP, para além do respectivo esquema de circulação e estacionamento. Consoante o sector seja mais ou menos servido pelo TP, assim o dimensionamento do parque deve ser menor ou maior, neste caso, seguindo-se a metodologia utilizada pelos manuais suíços e não o que diz o actual regulamento do PDM de Lisboa que está ultrapassado face aos objectivos de mobilidade sustentável.

P3. Conta Pública do Sistema de Deslocações e Plano Deslocações Urbanas

Em termos de avaliação da proposta do sistema de transportes do PUA, não foi realizado qualquer estudo de impacto ambiental ou análise custo-benefício pela CML. O Estudo de Impacto Ambiental realizado a pedido da REFER também não compreende qualquer avaliação sobre os impactes das propostas em termos de custo-benefício e integração nessa análise de monitorização das externalidades. A CML continua a elaborar Planos de Urbanização de acordo com as intenções e objectivos do PDM sem haver um Plano de Deslocações Urbanas (PDU) para o concelho, em que se avaliem os impactes no funcionamento do sistema de deslocações,

pelo método da Conta Pública (balanço entre os custos directos e os custos sociais, com internalização das externalidades).

O objectivo da proposta dos moradores para o PUA vai no sentido de minimizar o volume de investimento público mas, também, de aumentar os benefícios para a população local e não só. Por outro lado, ao propor-se um menor recurso a grandes obras de arte, e mais apelo à inovação tecnológica ferroviária, estamos certos que em termos de Conta Pública e de PDU para o sistema de transportes, há mais ganhos directos e indirectos (como a do aumento de emprego qualificado).

Face a todos estes considerandos, propõe-se resumidamente o seguinte:

Proposta de ordenamento do sistema de transporte na área do PUA

A governança urbana pode enquadrar e contribuir para que o volume de investimento público em infra-estruturas e equipamentos de transporte inovadores e sustentáveis tenham maiores economias de escala, como por exemplo, a solução do Tram-Train e da nova circular ferroviária (Cruz Quebrada - Barcarena/Monte Abraão) para o tráfego de mercadorias e de passageiros da AML, permitindo criar condições para novas soluções de mobilidade no corredor de Cascais, retirando tráfego automóvel de Lisboa.

No caso concreto do PUA, esta proposta evita tornar Alcântara num estaleiro de obras, pelo menos, durante sete anos, para além de que oferece maiores garantias de redução de tráfego automóvel na cidade, uma vez que potencia a expansão do Tram-Train nos concelhos de Oeiras e de Cascais.

Esta estratégia de desenvolvimento durável enquadra por sua vez a Carta Estratégica de Lisboa ou os compromissos do Pacto dos Autarcas. Esta visão estratégica de procura de soluções sustentáveis para a AML e para Lisboa economiza não só o investimento público como também aumenta a eficiência da exploração do seu sistema de transporte.

Considerando:

- Contribuir para uma solução sustentável e com aumento da eficiência socioeconómica do sistema de transporte de passageiros e de mercadorias da AML e, particularmente, na área de estudo do PUA, revendo a melhor distribuição do volume de investimentos públicos num plano de transporte mais simplificado e mais coerente;
- Permitir uma maior coerência e integração territorial e social através da solução do ferroviário ligeiro de superfície "Tram-Train", evitando os elevados investimentos públicos em redes com pesados e semi-pesados (comboio e metro), e permitindo uma maior cobertura territorial e temporal;
- Reduzir as externalidades negativas causadas pelos elevados volumes de circulação motorizada de passageiros e mercadorias, nomeadamente o tráfego de atravessamento em automóvel, e os custos do sistema de deslocações da AML.

- Introduzir um conceito de cidade fundamentado na qualidade de vida e urbana do local, integrando melhorias significativas no desempenho energético e ambiental da área compreendida pelo actual PUA e do território afecto pelo plano proposto através das infra-estruturas que se cruzam em Alcântara (Linha de Cascais, Redes de transportes do concelho de Lisboa e restante Área Metropolitana de Lisboa).
- Permitir um aumento da densidade populacional baseado na habitação de qualidade ecológica, comércio local, e evitar o predomínio da habitação especulativa de luxo, procurando dar resposta às necessidades do mercado de habitação e de arrendamento deficitário nesta parte da cidade, e simultaneamente evitar a gentrificação de Alcântara e a perda de sentido de comunidade que todavia persiste. Com um aumento de densidade baseado numa política de habitação orientada para as famílias e o comércio local, será assegurada uma maior diversidade de faixas etárias que se pretende vivam em Alcântara e uma maior oportunidade para o restabelecimento dos conceitos de comunidade e emprego local, inerentes a esta zona urbana.

Propõe-se:

1. Construir a ligação ferroviária ligeira de superfície na zona do PUA, entre a Linha de Cascais e a Linha de Cintura, para o Tram-Train, interoperável e sem necessidade de desnivelamento;
2. Não construir qualquer desnível ferroviário em Alcântara, nomeadamente a prevista estação subterrânea, permanecendo a actual estação de Alcântara-Terra e zona ferroviária anexa para parque do material circulante Tram-Train;
3. Integrar a circulação do Tram-Train no PUA com possível paragem à superfície na Rua de Cascais ou na Rua J. Oliveira Miguens;
4. Ordenar o sistema ferroviário ligeiro Tram-Train com a rede urbana de eléctricos e autocarros da Carris e as áreas a urbanizar no âmbito do PUA, nomeadamente proporcionando o aumento da rede pedonal e ciclável;
5. Construir a ligação ferroviária entre Cruz Quebrada e Barcarena/Monte Abraão, para o tráfego de mercadorias gerado/atraído pelo porto marítimo de Alcântara;
6. Evitar o investimento em grandes obras públicas como, por exemplo, evitar a construção da estação do metropolitano em Alcântara-Mar e, portanto, o respectivo prolongamento da Linha Amarela;
7. Não construir o prolongamento da Linha Vermelha do metropolitano à estação do Alvito;
8. Integrar o Tram-Train na rede de TP da cidade, com os eixos ferroviários pesado e ligeiro;
9. Não se construir qualquer viaduto ou túnel rodoviário e ferroviário
10. Preservar integralmente o complexo das Docas de Santo Amaro (responsável pelo emprego de 700 postos de trabalho directos e 2000 indirectos), evitando qualquer gasto excessivo pela sua paragem de actividade e/ou dos investimentos avultados na sua recolocação que seriam assumidos pela CML, REFER e APL;

11. Exigir a concretização dos usos do solo em cada sector/zona da área do PUA, respeitando os indicadores de Densidade Humana Líquida adequados à utilização do sistema de capacidade intermédia;
12. Cumprir-se os princípios de desenvolvimento durável e os objectivos de mobilidade sustentável, recomendados pelo “Livro Verde” dos Transportes.

Alcântara, 20 de Junho de 2011.

Os moradores abaixo-assinados:

Alberto de Alarcão, António Alho, Bernardo Costa Pereira, Carlos Gaivoto, Celeste Ramos, Costa Lopes, João Ramos, Jorge Branco Ló, Laurindo Santos, Luís Costa, Luís Pires, Mário Carreiro, Vitor Sarmiento