

Petição n.º 38/XIV/1.ª - Plano ZER

Petição contra as obras para fechar a Baixa de Lisboa

Entrada na AR: 4 de março de 2020
Nº de assinaturas: 4746

QUESTÕES QUE COLOCAMOS AO PLANO ZER

1.1. O projeto da Câmara Municipal de Lisboa para reduzir a circulação automóvel na Avenida da Liberdade, na Baixa e no Chiado vai arruinar o comércio no centro histórico da cidade:

No centro histórico da cidade, além das grandes movimentações turísticas temos uma das zonas comerciais mais movimentadas e antigas de Portugal, onde muitas lojas emblemáticas (como por exemplo a livraria mais antiga do mundo) vivem não apenas do turismo.

Da mesma forma, há uma quantidade considerável de restaurantes na baixa de Lisboa cujos acessos ficam profundamente condicionados com a impossibilidade de circulação livre pelas ruas onde se inserem.

Pessoas de mobilidade reduzida, portadores de deficiência e idosos serão em grande parte o foco desta exposição.

É também o caso de estabelecimentos orientados para a família, que sem acesso por carro (essencial para famílias numerosas, casais com bebés e grávidas) ficam inacessíveis e em risco de se tornarem irrelevantes, falamos por exemplo de livrarias e restaurantes.

Temos ainda o caso das instituições emblemáticas que vêem o seu fim anunciado, por exemplo o Grémio literário e o círculo Eça de Queiroz, cujo público alvo depende muitas vezes do transporte automóvel, quer por motivos de segurança, quer por questões etárias.

Não obstante a crescente requalificação da baixa de Lisboa ao longo da última década (em muito financiada por privados através da recuperação de edifícios por toda a cidade), temos assistido a uma simultânea perda de identidade da baixa de Lisboa que não queremos ver perpetuada com uma conversão em "museu ao ar livre" onde só os grande negócios de multinacionais conseguem sobreviver.

Consideramos inaceitável que se retire a possibilidade de levar ou trazer alguém da baixa, assim como nos parece absurdo que uma família que de desloque, por exemplo, da periferia para o centro da cidade para jantar fora, deixe de poder optar por pagar estacionamento e seja forçada a ir de taxi/tvde (suportando os custos adicionais) ou de transportes públicos, ficando dependente das limitações dos mesmos.

Tememos que se afastem as pessoas da baixa da cidade e que a gentrificação se acentue.

Exemplos de peticionários, tanto comerciantes e pequenos empresários, como clientes:

Manuel Brito - "Sócio gerente do Restaurante Tágide largo da academia de belas artes. Impossibilidade dos fornecedores entregarem as compras Afastamento dos clientes portugueses. Afastamento dos grupos por impossibilidade de acessos Afastamento dos clientes estrangeiros por acesso limitado a carros eléctricos e horários condicionados . Falência da empresa e desemprego para 40 colaboradores"

João Ribeiro - "Muito mau para a minha Empresa de Leilões Palácio do Correio Velho SA , os clientes não podem vir mostrar peças antigas e valiosas para serem vendidas em Leilão e depois os clientes não terem facilidade em vir recolher as compras de peças de Arte e Objectos Valiosos diminuindo a segurança que é necessária nesta área específica (...)"

Miguel Oliveira - "Médico com clinica ambulatória na rua Garrett, defende acesso dos seus doentes idosos e com mobilidade reduzida."

Dina Regueira - "Com uma família de 5 filhos pequenos como a minha. poderá deslocar-se no centro e fazer compras sem ter um carro para chegar lá?(...)"

1.2. O projeto vai impedir o acesso livre a quem trabalha no centro da cidade, aos familiares de residentes e a quem por motivos de saúde ou financeiros não tem outra forma de se deslocar ao centro que não de carro:

Há um conceito muito importante posto em risco por este projecto. A Liberdade. Se por um lado todos temos direito a circular a pé de forma segura, não se pode decretar o fim do acesso livre à baixa da cidade em nome de postais mais bonitos e de uma utópica mobilidade que não existe numa cidade com sete colinas.

Um pressuposto errado é o de que há meios de transporte mais e menos adequados à circulação na cidade. Não. Para diferentes problemas há diferentes soluções, não há "one size fits all" no que toca à mobilidade.

Num mundo perfeito a baixa praticamente não teria carros, os transportes seriam irrepreensíveis 24 horas por dia e as pessoas todas física e economicamente independentes. Infelizmente, não vivemos num mundo perfeito e existem milhares de pessoas com:

-Limitações físicas: seja por deficiência ou por idade, a precisar de circular acompanhadas (nem sempre portadoras de dístico mas que ainda assim inspiram cuidados) ou em carros adaptados;

-Idade avançada: que por motivos de segurança não se deslocam sozinhas, e que dependem de apoio diário de vários familiares que se deslocam tanto em veículos diferentes como em horários indefinidos;

Além disto, temos uma cidade cujo funcionamento depende **em muito** de prestadores de serviços a quem não pode ser exigido que as deslocações sejam feitas pelo meio A ou B. Destes falamos mais adiante.

1.3. O projeto vai congestionar a circulação automóvel em redor do centro histórico:

Um dos lados mais controversos de todo este plano é o impacto que terá no trânsito da cidade de Lisboa.

Aparentemente, pressupõe-se (e bem) que não havendo acesso automóvel ao centro da cidade diminuirá o número de veículos em circulação. O problema são os milhares de portugueses e portuguesas, que dependendo de vias de acesso na zona que se pretende encerrar, não terão opção que não a de recorrer às vias circundantes, congestionando AINDA mais o trânsito em redor do centro histórico.

Tanto se gera um problema no acesso ao centro da cidade, para quem vem da zona ribeirinha, como o inverso.

Falamos das duas artérias essenciais que ficam inacessíveis:

-Ribeira das Naus e o Cais das Colunas - Acesso a sul da praça do comércio, essencial para quem vem da margem sul pela ponte Vasco da Gama e pretende aceder ao cais do Sodré, Baixa e 24 de Julho. A alternativa é o Eixo Norte-Sul.

-Rua do Alecrim/Rua da Misericórdia - Acesso da zona ribeirinha ao centro da cidade, através da rua da Escola Politécnica). A alternativa é a Av. 24 de Julho / Infante Santo e Pedro Álvares Cabral OU o eixo Norte-Sul pela Avenida de Ceuta.

Exemplos de peticionários:

Joaquim Mendia - "Impedir o trajecto junto ao rio (a sul da praça do comércio) é um total desconhecimento de quem mora na outra banda. É por aí que se tem acesso à baixa/chiado até ao Cais do Sodré e subir a rua do Alecrim. A alternativa é o eixo Norte / Sul !!!"

Maria João Oliveira - "Moro na Cruz Quebrada e vou com o meu marido de carro. Ele trabalha no Beato e vamos pela Av. 24 Julho, Cais das Colunas, Infante D. Henrique e Beato. Depois sigo para o Aeroporto onde trabalho. No aeroporto não tenho onde almoçar e tenho sempre inúmeras coisas a fazer ao almoço. Nunca sei quando posso sair. Claramente que se não poder fazer este trajecto terei de ir pela A5 e Segunda Circular. Tenho dificuldades locomotoras e deixarei de ir ao Centro de Lisboa, além de ter familiares e amigos no centro de Lisboa. Concordo com tudo o que aqui é exposto."

1.4. Os fornecedores de serviços a empresas e particulares nesta zona, os idosos e os familiares de residentes serão os prejudicados;

Grande parte dos nossos peticionários vivem e trabalham na zona da baixa, como já foi descrito.

Tal como falado anteriormente, começamos pelos idosos e pessoas portadoras de deficiência, que são provavelmente uma das faixas da população que mais acabam por ser discriminadas, não só dada a sua fragilidade e mobilidade reduzida, mas também a necessidade de acompanhamento (e no caso dos idosos, também de convivência familiar).

O plano da CML tem duas falhas GRAVES:

-Sugere um dístico de cuidador que pode ser pedido pelo morador. Não só há muitos moradores que dispõem de **mais do que um cuidador**, formal ou não (maridos e mulheres, filhos, netos e amigos), como o acesso desses cuidadores ser minimamente condicionado pode ser fatal em situações de emergência.

-Não dispõe de medidas que assegurem o acesso livre a quem transporta um morador. Muitas pessoas de idade não conduzem ou dependem de terceiros para se deslocarem. Não nos parece aceitável que o estado decrete quantas pessoas podem ir levar ou trazer um familiar idoso a casa, especialmente em situações nas quais vários filhos/netos se revezam para ajudar os pais. **Espera-se que troquem de carro entre eles para lá ir?**

Exemplos de peticionários:

Raquel Coelho - "Moradora no Campo Mártires da Pátria. Tenho 39 anos, com fibromialgia, uma incapacidade de 44% Todos os dias ando esgotada e apesar de andar a pé, porque a carris não funciona. Ainda querem retirar-me o direito às boleias esporádicas nos dias em que não aguento o corpo."

Maria Ivone Dias - "Vai obrigar que os residentes que vivem na baixa tenham de abandonar a sua casa visto não poderem ter apoio regular dos seus filhos/netos. Vai obrigar ao encerramento de alguns consultórios (ão vamos pedir a uma grávida para vir em bicicleta...a pé por vezes com contrações ou mesmo doentes por vezes já com alguma dificuldade mobilidade....)"

De forma transversal a todos moradores, surgem questões mais problemáticas tais como:

-Quem tem habitação com garagem não pode receber amigos que venham de carro, porque razão?

-Com o limite de 10 convites por mês, como é suposto uma família numerosa ter condições para juntar outros membros da família (especialmente provenientes de zonas exteriores a Lisboa) seja para um almoço ou um jantar, sem colocar em risco a viabilidade dos acessos no resto do mês?

Fornecedores de serviços a empresas e particulares nesta zona:

Igualmente preocupadas estão todas as pessoas cujas profissões dependem de um automóvel, tanto por motivos de segurança dos equipamentos a transportar, como pela dimensão e quantidade dos mesmos, necessários ao desenvolvimento das respectivas funções.

Como mencionado anteriormente, é delas que depende o funcionamento de várias empresas, instituições e vidas de quem mora no centro da cidade. São exemplos:

-Entregas de bens e mercadorias: Este caso é particularmente complexo. O projecto determina a possibilidade de serem efetuadas cargas e descargas em bolsas autorizadas, algo que faz todo o sentido do ponto de vista de organização do trânsito, ainda que por vezes seja longe de ideal. O problema, no entanto, é ser igualmente determinado que as mesmas cargas e descargas só poderão ser efectuadas entre as 00:00 e as 06:30.

Espera-se que todos os estabelecimentos tenham funcionários presentes de madrugada, acarretando os custos adicionais, para receber as mercadorias entregues de madrugada, por empresas que terão um igual aumento de custos por terem que assegurar entregas fora do horário de expediente?;

-Prestadores de serviços de assistência à hotelaria: Com rotas pelo centro da cidade e necessidade constante de acesso, a várias horas do dia (tanto para check-in como para check-out), a necessidade de transportar produtos de limpeza, roupas de cama e outros equipamentos não pode ser posta em causa porque tal será pôr em causa a viabilidade económica das empresas que prestam estes serviços e os postos de trabalho dos muitos trabalhadores que empregam;

-Pintores, electricistas e pedreiros: Muitas vezes com rendimentos reduzidos, sem possibilidade de transição para um veículo eléctrico, ficam impossibilitados de transportar material de trabalho nas horas a que de facto são chamados a trabalhar em qualquer local na baixa da cidade;

-TVDE: Um pontos mais polémicos deste plano é a alegada motivação ambiental, cuja credibilidade pomos em causa pela forma como foi decidido o acesso aos TVDE. Os TVDE são uma solução de transporte para milhares de pessoas e têm uma frota actualizada em comparação com os veículos da frota dos TAXIS. **Porque razão um TVDE com a norma euro 6 será proibido de circular e um TAXI com a norma euro 3 poderá circular?** Falamos de uma diferença na emissão de gases poluentes na ordem das 10x superior, no caso do taxi.

Exemplos de peticionários:

Bruno Lopes: "Também não estou de acordo que veículos Uber com catalisador Euro 6 vejam o acesso vedado, enquanto Táxis com catalisador Euro 3 (100x mais poluente que o Euro 6) sejam permitidos a continuar a poluir, poluição essa que será maior em virtude de que passarão a fazer os serviços que eram efetuados pelos Uber."

1.5. A rede de transportes públicos é pouco abrangente, repleta de atrasos e constantes falhas em inúmeros pontos da cidade;

É constantemente referido pela CML que a zona da baixa é a que dispõe da mais completa e regular oferta de transporte públicos do país, e tais afirmações são feitas com base em números que não vimos de forma alguma contestar. Contestamos sim, a forma como esses números se traduzem na qualidade do serviço prestado, em muito insuficiente.

Conscientes de que haverá sempre alguém insatisfeito, não podemos deixar de referir não nos parece digno de uma capital europeia do século XXI que:

-A quantidade de veículos alocados a cada rota seja tal que, numa infeliz alusão às populares sardinhas de Lisboa, os utentes se desloquem praticamente enlatados, especialmente em horas de ponta.

-A climatização dos autocarros, como consequência da sobrelotação acima referida, seja completamente ineficaz em vários horários de maior movimentação.

-Eléctricos possam atrasar a circulação de autocarros pelo simples facto de terem que trocar de linha, tomar e largar passageiros. Em vários pontos da cidade os autocarros não têm como contornar os mesmos.

-A segurança pessoas e bens continue a ser um problema em algumas carreiras, o que não se resolve apenas com câmaras de videovigilância, muito menos em circunstâncias de sobrelotação.

-A acessibilidade a passageiros portadores de deficiência e famílias com carrinhos de bebé seja muito limitada. A intenção existe mas na prática são inúmeros os episódios de rampas avariadas, necessidade de recorrer ao auxílio de outros passageiros e, uma vez mais, espaço.

-As condições nas paragens sejam muito limitadas, não havendo nem lugares sentados em quantidades aceitáveis nem cobertura e protecção suficiente para utentes que se deslocam em dias de mau tempo.

-A rede de transportes não esteja assegurada 24 horas por dia de forma regular e abrangente. Ninguém vai jantar fora se tiver que ficar até 60 minutos à espera do autocarro para voltar. Da mesma forma, trabalhadores noturnos não equacionam o uso de transportes, quer por motivos de segurança quer pela periodicidade dos mesmos.

1.6. O registo dos movimentos dos habitantes do centro da cidade efetuado pelo Estado não tem uma garantia de segurança;

Consideramos essencial clarificar a forma como o acesso ao centro da cidade é controlado. O Presidente da Câmara, em declarações ao Jornal Público (31 de Janeiro de 2020), disse “Vamos ter um controlo electrónico de acessos, não haverá uma barreira física”.

A nós, visitantes, residentes, comerciantes e prestadores de serviços na baixa de Lisboa, não nos foi apresentada qualquer garantia quanto à segurança das informações que vão ser recolhidas com a implementação deste projecto.

A videovigilância, por exemplo, gerou questões semelhantes mas tem uma finalidade inquestionável que é a de assegurar maior segurança em algumas ruas do centro da cidade. O controlo proposto apenas tem como finalidade a fiscalização de acessos cujo uso é ilegalizado por decreto.

Até que ponto caberá ao estado ter acesso às movimentações dos cidadãos?

Qual a política de protecção de dados proposta e como garantir o consentimento de quem é convidado por um residente, não querendo que fique registado o acesso feito por via desse mesmo convite?

Haverá a opção de pedir que se apaguem registos? É com esses registos que serão emitidos os autos de contra-ordenação para quem circular sem permissão para tal? Afinal, como é feito o controlo?

1.7. Questionam quanto pagará uma associação criminosa para ter acesso às datas de entrada e saída dos habitantes de algumas das casas;

Por último, pedimos um esclarecimento quanto às medidas propostas pela câmara de forma a garantir a privacidade das informações recolhidas.

Da mesma forma que acontece com as empresas de sistemas de alarme, onde há registo de entradas e saídas, cujo valor é do interesse de quem desenvolve actividade criminosa, a CML tem que clarificar a forma como o registo de acessos será acessível, alterável e eliminável se assim for o caso.

Em suma:

Acreditamos que Lisboa merece uma mobilidade melhor, mas também acreditamos que Lisboa tem que ser uma cidade de acesso livre para todos, não discriminando ninguém. Para nós, a abordagem deve ser radical no que diz respeito aos transportes públicos, que devem ser tornados tão eficazes quanto possível, para que planos como este para a Zona ZER deixem de ser necessários ou fonte de preocupação, deixando na maioria dos casos o carro de ser a melhor opção, o que neste momento não acontece.

Este plano resolve um excesso de carros que existe por causa de défices nos transportes públicos, que em Lisboa não podem ser a única opção.