

## **2.ª Reunião Ordinária da Câmara Municipal de Odivelas**

**23.01.2019**

**PAOD**

### **Intervenção sobre a expansão do Metro de Lisboa**

Lisboa tem o Rio Tejo e ao contrário de outras capitais por esse Mundo fora nunca o seu crescimento urbano se desenvolveu de forma radial em torno de um centro. O Tejo inspirador de crescimento, determinante também para o desenvolvimento das mais diversas atividades económicas, o Tejo, estuário natural de um dos mais importantes portos no ocidente da Europa, marcou igualmente a impossibilidade de desenvolvimento de uma cidade na forma mais natural quando não existem obstáculos físicos de monta: a forma radio-cêntrica. Como se diz Lisboa e o Tejo são inseparáveis, para o bem e para o mal. A largura do rio só pôde ser superada muito recentemente por obras de arte que permitiram a ligação viária entre as duas margens. Foram séculos em que de uma para outra margem só os barcos permitiam a ligação. Fruto de inultrapassáveis condições físicas a Capital deste País confinou-se à margem norte do seu Rio.

Consequentemente, o desenvolvimento histórico de Lisboa ao longo do tempo, gera uma forma que mais se assemelha a uma mão aberta em que a palma representa o enorme peso urbano constituído a partir do Castelo e do Terreiro do Paço e os dedos assinalam as linhas de expansão e de fuga criados pelos sucessivos desenvolvimentos de muitos séculos.

Na margem norte deste rio está a Capital e os centros urbanos que a mesma foi gerando e é curioso observar que ao longo de décadas nunca o crescimento se fez por anéis circulares mas sim ao longo dos referidos “dedos” que quase parecem linhas de fuga e descompressão da “grande cidade”.

São essas “linhas de fuga” expressas nas direções que acompanham as linhas de menor cota (Cascais e Vila Franca) mas são igualmente as linhas que representam a dependência da grande urbe dos seus arredores de onde lhe chegam alimentos e diversos produtos que alimentam uma indústria rudimentar tantas vezes sediada dentro da grande urbe (Amadora, Belas Queluz Rio de Mouro e Sintra ou Olivais, Póvoa, Odivelas e Loures).

Como sabemos os espaços intercalares definidos por esses eixos de expansão só posteriormente foram sendo ocupados por casarões mais ou menos desordenados,

fruto de diversos fenómenos de que será bom recordar a tardia chegada da Revolução industrial a Portugal mas, igualmente o enorme peso do sector da construção na economia, sector esse associado a atividades tantas vezes de índole especulativa. Progressivamente se passou de Lisboa para a Grande Lisboa a qual de década para década aumentava a sua macrocefalia num País em que o interior se despovoava e economicamente definhava.

A forma física dessa grande Lisboa situada na margem norte do Tejo ficou diversa da de um círculo e como referimos mais se assemelha a uma mão aberta.

As periferias da grande cidade foram sempre zonas que se constituíram por repulsão, repulsão essa que se acelerava à medida que se acentuava a terciarização da Cidade de Lisboa e igualmente à medida que nalguns eixos de fuga se iam instalando atividades industriais de alguma monta.

Se olharmos para algumas zonas do nosso território concelhio e a elas juntarmos outras que com elas confinam percebemos como o preenchimento dessas zonas intercalares por espaços habitacionais é historicamente recente (Famões, Casal de Cambra, Caneças, assim dito para simplificar).

Vale a pena também referir que o preenchimento dessas zonas é sempre feito com densidades populacionais muito baixas quando comparadas com as dos eixos que apelidamos de fuga. Isto significa que na prática, apesar desse preenchimento nos poder dar a ilusão de coroas concêntricas com a Capital, o desequilíbrio da concentração populacional mostra que o modelo radial ainda que aplicado a apenas meio círculo não se impôs.

Durante muito tempo alguns especialistas que se debruçavam sobre o crescimento na margem norte do Tejo e na região de Lisboa apontavam como solução a criação daquilo que denominavam de uma área polinucleada, isto é, em que por via do planeamento e construção de novos núcleos que englobassem atividades industriais e terciárias se criassem novos centros de vida urbana que contrariassem a impiedosa atração da cidade de Lisboa e contribuíssem significativamente para a redução dos enormes fluxos pendulares de pessoas e tráfego.

Tal não aconteceu e os poderes públicos confrontados com problemas inadiáveis, outro remédio não tiveram que dar passos significativos na promoção de acessibilidades. Foi então que se avançou para a construção de um conjunto significativo de eixos viários de índole supramunicipal. É nesse conjunto que se integram as radiais que praticamente envolvem o nosso Concelho e que tanta atratividade vieram dar ao Concelho de Odivelas.

Nas últimas décadas do século passado percebeu-se que sem a construção de infraestruturas de significativo peso, Lisboa seria em breve uma cidade sufocada pelo

trânsito automóvel e em particular pelo transporte individual. Nesse contexto se desenvolvem obras como a construção do eixo norte-sul, da CREL e posteriormente da CRIL. Mas de igual importância na cidade de Lisboa dá-se início à construção de um sem número de parques de estacionamento subterrâneos sem os quais e apesar dos eixos construídos a cidade se arriscava a uma sobreocupação de veículos à superfície que tornariam impossível qualquer melhoria da qualidade de vida.

Um conjunto muito lato de problemas veio contudo recolocar posteriormente a questão da necessidade de dar prioridade ao transporte público em detrimento do transporte privado. Compreendeu-se que nas grandes áreas metropolitanas a qualidade de vida está intimamente relacionada com os problemas da mobilidade e em particular com a garantia da existência de um sistema público de transportes eficaz e por aí dissuasor da utilização do transporte individual.

Não deixa de ser curioso que alguns dos que há algum tempo eram defensores da instalação de portagens às entradas de Lisboa venham agora defender publicamente as vantagens da criação da linha circular no metropolitano de Lisboa!

Apetece perguntar-lhes em que medida é que esta linha circular contribuirá para a dissuasão do transporte individual? Ou será que essa já deixou de ser uma aposta inadiável? Ou será que com este investimento se está a desvalorizar os intensos fluxos pendulares de entrada e saída diária de Lisboa?

As novas estações da Estrela e de Santos não serão dissuasoras da utilização do transporte particular nem terão qualquer efeito positivo na diminuição dos fluxos de tráfego na própria cidade de Lisboa. Poderão constituir uma linha rentável para o próprio Metro de Lisboa, mas em nossa opinião a criação deste anel circular não corresponde ao fornecimento de um verdadeiro serviço público de transportes. Serão um investimento de cerca de 266 milhões de euros ao serviço da cidade de Lisboa e em claro prejuízo e detrimento da mobilidade de quem habita em zonas como Odivelas, Loures e concelhos a eles ligados por eixos viários distribuidores.

Uma nota apenas: sem querer entrar em aspetos técnicos mais profundos convém recordar os problemas então existentes com a construção da linha que levou o Metro até Santa Apolónia e em que os valores de construção resvalaram muito para além das previsões!

Em suma: consideramos que a opção pela linha circular é uma opção errada e lesiva do interesse das populações. E a pergunta impõe-se-nos: a quem servirá esta opção?

Como eleitos pela população do Concelho de Odivelas não podemos deixar de refletir sobre as consequências desta opção pela linha circular para os 160 000 habitantes que aqui residem. Esta é uma função nossa que não podemos alienar a qualquer título.

Em primeiro lugar constatamos que a linha amarela se transformará numa espécie de apêndice que terminará em Telheiras e obrigará os cerca de 60 % de utilizadores atuais que seguem do Campo Grande para o centro de Lisboa a fazerem naquele um transbordo adicional. Falamos de cerca de 6,8 milhões de passageiros o que não será coisa de somenos importância.

Em resposta a esta questão veio o Sr. Ministro a tentar apaziguar os ânimos afirmando que o <sup>5</sup>anel circular formado pela linha verde não seria inibidor da entrada direta da linha amarela nesse circuito.

Senhor Presidente da CMO: importa ler a carta que Vossa Excelência recebeu do Sr. Ministro com toda a atenção: repare que o que Ele afirma é que a linha amarela poderá entrar no anel circular duplo da linha verde caso se justifique.

E perguntamos nós: quem vai decidir se se justifica ou não?

Como eleitos pela população do nosso Concelho a pergunta que nós temos que fazer é a seguinte: em que é que esta opção vem beneficiar a população que nos deu o voto de confiança para defendermos os seus interesses?

Com toda a sinceridade não conseguimos descortinar qualquer benefício e em contrapartida parecem-nos evidentes os prejuízos!

Em nosso entender, o Sr. Presidente ao enfatizar a possibilidade de existirem composições que de modo intermitente entrarão no anel circular arrisca alinhar numa utopia.

Mas outra questão já por nós aqui colocada e por todos sentida certamente: Odivelas e em particular o seu centro estão transformados num enorme parque de estacionamento de veículos que em grande parte chegam de concelhos limítrofes. Em que é que esta solução vai resolver esse enorme problema? A resposta é que não o irá resolver e que daí não só o Poder Central lava as suas mãos como a Administração do Metro nada diz!

A população de Odivelas merece ter qualidade de vida e esta solução choca de frente e por muitos anos com essa qualidade de vida!

Sr. Presidente: em coerência teremos que assumir sem equívocos uma posição frontalmente contra a solução encontrada pelo Governo.

Sr. Presidente: em coerência temos que assumir publicamente que esta solução é prejudicial para o nosso Concelho

Sr. Presidente: o nosso Concelho está de facto servido por eixos viários que lhe dão enorme acessibilidade, mas esta solução eterniza-o como uma espécie de interface modal de centenas de milhares de habitantes dos concelhos vizinhos. Não temos

possibilidades físicas de assumir esse papel sem prejudicar fortemente quem aqui reside. Por isso e sem tibiezas devemos assumir publicamente a nossa posição de frontal oposição à solução encontrada. Todos os sinais que dermos em sentido contrário são lesivos dos interesses da população que nos elegeu.

Sr. Presidente: do nosso ponto de vista a opção prioritária e inadiável seria a de prolongar a rede de Metropolitano ao Concelho de Loures onde existe espaço físico para a construção dos referidos interfaces modais.

Como tentámos explicar nesta intervenção essa expansão corresponde e está em linha com o desenvolvimento urbanístico desta zona da área metropolitana e ela sim, seria dissuasora da utilização do transporte individual.

Odivelas, 23 de Janeiro de 2019

Os Vereadores da CDU