

20ª Reunião Ordinária da Câmara Municipal de Odivelas

14.10.2020

Ponto 3.2

Declaração de Voto

Proposta de Estratégia para a Mobilidade Urbana Sustentável/Plano de Mobilidade e Transportes – PMT de Odivelas.

Os documentos em apreço, relativos ao Plano de Mobilidade e Transportes, mereceram a nossa melhor atenção.

Há muito que os eleitos da CDU reclamavam a sua necessidade.

Trata-se, em nosso entender, de um documento de indiscutível utilidade pelo conjunto de dados recolhidos que se nos afiguram de muita importância como suporte para as decisões políticas.

Neste sentido, queremos salientar o trabalho sistemático realizado, o qual pensamos que igualmente pode servir de ponto âncora para uma reflexão sobre as próprias políticas urbanísticas que se desenvolveram e desenvolvem no nosso Concelho de Odivelas, nomeadamente quanto ao sistemático avanço da betonização e aumento decorrente das densidades populacionais.

Interessa entender e interiorizar, assim pensamos, que a montante do próprio PMT existem decisões políticas que com ele interferem e criam condicionantes. Como sistematicamente temos assinalado, essas decisões podem hipotecar ou colocar fora de exequibilidade as melhores intenções de qualquer política no que respeita à gestão do território. A limite, é o próprio futuro do Concelho como entidade reconhecida e desejada por quem aqui reside ou trabalha, que está em causa.

Ao analisar o desenvolvimento e a forma urbana no Concelho, e utilizando os estudos em referência, cabe em primeiro lugar referir que o mesmo, seu crescimento e forma urbana são sempre condicionados principalmente pelas vias de comunicação e eixos viários.

Uma outra dimensão, ligada ao desenvolvimento, é afeta à própria propriedade do solo e às subsequentes ações de divisão/loteamento e, uma outra, de não menos importância, pode remeter-se para as políticas nacionais ou a falta delas.

Talvez nada seja mais pernicioso na atividade política, do que cair num pretenso tecnicismo e imaginar uma cidade acima dos conflitos de interesses. Não existem políticas neutras e as cidades, e sobretudo os grandes territórios urbanos, serão tudo menos um palco onde se podem esconder as determinantes que resultam das políticas globais.

Basta revisitar o aumento dos pedidos de licenciamentos a partir da entrada na Zona Euro, para ter um exemplo de como a adesão a uma moeda mais forte, influenciando a troca da aposta de bens transacionáveis para bens fixos, influenciou o crescimento das áreas urbanas. Basta recordar que ao fixar como fonte principal de financiamento dos municípios o IMI, se induz de facto os poderes locais à contemporização com o avanço da betonização. E essa realidade está plasmada numa lei que de neutra e inócua nada tem. A este ponto importa somar a atitude de grandes grupos de capital financeiro que se assumiram como dinamizadores do novo paradigma de “desenvolvimento”.

Aqui, nesta Câmara o nosso papel é político! Os técnicos, na elaboração do PMT fizeram o seu trabalho e cabe-nos a nós agora fazer o nosso.

Relembrar por isso que este foi o País onde se fecharam grandes empresas com milhares de trabalhadores, empresas exportadoras estratégicas em grande parte, para apostar no sector do turismo. Este foi o País que alguns quiseram, esquecendo as fragilidades de tal desígnio, que se tornasse num País de turismo e serviços. Agora fala-se na extrema dependência em relação ao turismo evidenciada pela pandemia, mas sobre o reconhecimento dos erros estratégicos nada se diz e muito menos se fala sobre os seus responsáveis.

Na gestão, costuma dizer-se que quem financia é que decide! Aceitando este principio ou reconhecendo nele pelo menos algum mérito, importa uma vez mais referenciar o conjunto de compromissos urbanísticos assumidos e fazer a projeção das suas implicações futuras.

Temos sistematicamente referido o preocupante crescimento populacional do nosso Concelho intimamente ligado à crescente betonização do mesmo.

Nestes 26,54km² existem, como todos sabemos, realidades territoriais urbanas e sociais muito distintas. Parece-nos correta a avaliação feita pelos técnicos que aponta para cinco formas urbanas distintas. Elas correspondem a dinâmicas temporais distintas e a políticas distintas, mas podem ser aferidas por uma breve análise sobre as dinâmicas demográficas na área do nosso Concelho.

O estudo em apreço faz análise dessas dinâmicas num período compreendido entre 2001 e 2016. Vai, aliás ao pormenor de uma análise local que nos parece interessante, porque desce ao nível dos bairros e lugares.

Nesse estudo refere-se que a população residente tem um aumento percentual de 8% nos períodos entre 2001 e 2011 e entre 2011 e 2016. Contrariamente, a Amadora tem um aumento que não ultrapassa cumulativamente os 1,3 %.

Comparamos aqui com a Amadora pela área desse concelho e pela sua proximidade. Sabemos que atualmente Odivelas já conta com mais de 160 000 habitantes. Estes dados parecem confirmar a estimativa já apresentada nesta Câmara, de que Odivelas será num prazo de 10 a 15 anos o concelho da Área Metropolitana com maior densidade populacional.

Pena é que os dados elaborados para o PMT não perspetivassem as possíveis realidades populacionais futuras, pois certamente elas terão uma importância significativa na mobilidade. Contudo, os técnicos ao serviço do Município poderão elaborar essa análise se para tal receberem indicações dos políticos. Uma vez mais fica aqui o desafio! Não se trata de um capricho! Trata-se isso sim de um dado fulcral para a definição de uma política urbanística ao serviço de quem aqui reside e trabalha.

A figura 22 (pag.65) da parte relativa à caracterização e diagnóstico do concelho é elucidativa relativamente à evolução do edificado no Concelho em particular a partir do ano 2000.

Dos estudos em análise ressaltam também diversas áreas com densidades populacionais elevadíssimas como são o caso da Freguesia de Odivelas (11718 hab/km²) e Póvoa/Olival (7282). Se desagregássemos as Freguesias da Póvoa e Olival, obteríamos ainda maiores densidades na Póvoa, ou seja 11874 hab/km².

E na Póvoa estão ainda previstas urbanizações que apontam, como já aqui verificámos, para cerca de mais 991 fogos, o que nos projeta para uma densidade de 14500 hab/km². Tudo isto, obviamente se relaciona com o problema da mobilidade e dos transportes.

Os eixos viários supraconcelhios que rodeiam o nosso concelho, como se evidencia nos estudos, foram polo de atração de ações urbanísticas mais recentes, o que era de esperar.

A estruturação, o desenho urbano e a própria mobilidade têm que ter em conta a forte pressão gerada pelas acessibilidades aos territórios extra concelhios e sobretudo a Lisboa.

Precisamos de analisar de forma dinâmica a evolução dos territórios e aceitar na prática que qualquer ação sobre eles tem consequências e interfere muito para além da sua própria área.

Um exemplo da AML ilustra bem a interação que referimos anteriormente.

Quando foi construída, a linha férrea para Sintra era uma das mais modernas da Europa. Décadas depois, a falta de planeamento integrado e a não existência de políticas para o território por ela servido, geraram aglomerados dormitórios dominados pela especulação imobiliária e, para quem aí vive, más condições de habitabilidade e de mobilidade (IC19 e sobrelotação dos comboios).

Inúmeros exemplos mostram que não é possível considerar as variáveis em separado.

Como os estudos demonstram na sua análise da mobilidade e dos fluxos geradores de tráfego, Odivelas é ainda um enorme dormitório de Lisboa. Alterar esta característica passa entre muitas outras ações, pela limitação da possibilidade de edificação no nosso concelho de urbanizações quase exclusivamente viradas para a habitação e dentro delas, a limitação de índices de construção parecia ser uma medida avisada.

Essa medida poderia ter sido tomada quando da revisão do PDM. Este é talvez o instrumento decisório mais importante que os autarcas têm nas suas mãos!

Para o utilizar no sentido referido, é preciso determinação e uma enorme coragem política que de facto não existiu.

Não! Não se trata de proibir toda e qualquer construção como por vezes nos acusam. Trata-se sim de reduzir a quantidade permitida para a construção. Porquê? Porque existem limiares de crescimento que sendo ultrapassados induzem custos adicionais significativos para resolver, por exemplo, os problemas de mobilidade que estamos agora a analisar.

Também, tendo em conta os fluxos gerados por novas e densas construções necessariamente geradoras de sobrecargas em todos os sistemas, defendemos que o novo PDM seria a oportunidade única, para através de um abaixamento de índices, contribuir para a resolução dos graves problemas de mobilidade que afetam o Concelho.

Como os estudos demonstram, os movimentos pendulares internos geram constrangimentos, em particular junto de alguns equipamentos, mas é bom ter presente que muitos deles são apenas fluxos de passagem para o grande movimento pendular de entrada/saída em Lisboa. (vide 45, pag.134)

Existem igualmente constrangimentos determinados por uma estrutura deficitária respeitante aos eixos viários identificados no PMT. A maior parte destes constrangimentos já tinham sido identificadas no PDMAM (Plano diretor municipal das acessibilidades municipais- Loures 1996). Note-se que grande parte dos estrangulamentos e constrangimentos identificados se mantêm 20 anos depois.

A saber:

- 1- Prolongamento da L13 para ligação à T14 a partir da rotunda junto ao Strada
- 2- Ligação da T14 à Amadora (nó da Mira)
- 3- Fecho da T14 em Famões a sul da Cometna
- 4- T13 com o prolongamento Av. Guilherme Marconi
- 5- L14 na sua parte sul junto aos Bons Dias
- 6- Ligação viária das novas urbanizações da Póvoa à Heróis de Chaimite.

No que respeita aos restantes eixos viários de índole mais secundária, o PMT indica um conjunto existente e a desenvolver de vias que revelam a absoluta necessidade de um esforço adicional na sua concretização, sem que a questão da mobilidade interna não poderá melhorar, independentemente de outras medidas.

Falemos agora um pouco dos objetivos definidos no plano.

Os objetivos do plano decorrem de objetivos abrangentes definidos a nível da AML, em particular do PAMUS (plano de ação para a mobilidade urbana sustentável).

Do ponto de vista genérico a nossa aceitação desses objetivos está consubstanciada nas posições por nós assumidas na reunião de CMO de 9 de Setembro de 2015.

Um dos objetivos que ganhou peso na proposta de plano agora em apreciação é o do **incremento do modo pedonal de mobilidade**.

Relembrar aqui, ainda que de passagem, que nas últimas duas décadas o peso da utilização do automóvel aumentou em contraponto com a diminuição da utilização dos transportes públicos. As deslocações pedonais não se alteraram nem do ponto de vista qualitativo nem quantitativo. Supomos que a criação do passe intermodal único no âmbito da AML, poderá ter introduzido alterações de peso aos dados referidos no PMT.

A fig. 72 da fase I (mapa de declives do Concelho) é bem reveladora das dificuldades em articular as diversas centralidades através do modo pedonal. Mais de 50 % da área concelhia apresenta declives superiores a 10% não aconselháveis para deslocações pedonais, dando ênfase a uma fisionomia em anfiteatro que bem conhecemos. Acontece, como bem sabemos, que muitas vezes o contínuo urbano construído não acompanha as linhas de nível e pelo contrário, frequentemente parece cortá-las no sentido do maior declive. Basta pensar numa deslocação a pé entre o Metro e a Ramada, ou entre a escola secundária da Ramada e os Jardins da Amoreira.

O que parece óbvio é que está fora de causa a possibilidade de construção de uma rede pedonal, que articule as diversas centralidades existentes. Julgamos que isso mesmo se deduz das plantas apresentadas no PMT.

Neste capítulo, são interessantes algumas medidas preconizadas no PTM em discussão. Aliás, essas medidas remetem para um conceito de desenho urbano que temos vindo a defender e que se consubstanciou por exemplo na nossa proposta para aquilo que apelidámos de centralidade estruturante a partir do Mosteiro e Parque verde central, com o predomínio de percursos pedonais de índole marcadamente ecológica, aproveitando o futuro parque.

No domínio da chamada cidade caminhável, salientamos propostas que merecem o nosso acolhimento:

P.1.06- O Desenho no entorno das escolas e equipamentos desportivos.

P.1.08- Promover a evolução das praças para zonas exclusivas ou parcialmente pedonais.

Neste ponto, relembramos a proposta por nós assumida ante a população de recuperação de várias praças, como a Afonso de Albuquerque em Odivelas ou a Hermínio Estrela, com a construção em subsolo de um parque de estacionamento e à superfície de uma praça com Jardim. A estas propostas juntava-se a reconversão de espaços nas Patameiras junto à ribeira.

P1.16- Implementar o caminho das escolas.

P.1.17- Estabelecer um programa de construção de passeios nas zonas de povoamento linear – da estrada à rua.

Creemos que esta ação merece a unanimidade e merece, como temos vindo a reclamar, que se priorizem zonas críticas onde os acidentes se sucedem com elevados custos, sobretudo para os mais idosos e para as pessoas com mobilidade reduzida.

Um outro objetivo respeita ao incremento do modo ciclável.

A ambição do plano é considerável. Contudo, e uma vez mais, se considerarmos as questões ligadas à orografia percebemos (fig 90-pag.217) que uma significativa parte, à qual competiria a ligação de diversas centralidades, é de traço vermelho com declives superiores a 10%.

Com interesse fulcral aparece uma linha que segue o Vale da Paiã e liga à várzea de Loures. A isto poderá somar-se uma parte da zona histórica da Cidade de Odivelas.

Para quem gere dinheiros públicos sempre escassos, pensamos que fica clara a necessidade de priorizar os investimentos no que ao objetivo cidade ciclável diz respeito.

No decorrer da análise ao PMT veio a público uma nova proposta de expansão da rede do Metropolitano, a qual necessariamente não pode deixar de ser tida em conta quando se abordam aspetos ligados à rede de transportes públicos e suas infraestruturas, tais como as interfaces modais.

A questão da expansão da rede do Metropolitano tem sido amplamente discutida. Ao que julgamos saber, após a decisão por nós considerada errada de avançar prioritariamente com a construção da linha circular em Lisboa, equaciona-se agora uma expansão em Metro de superfície. **Esta nova proposta enfatiza o erro da própria linha circular que necessariamente faz aumentar o número de transbordos das populações servidas a norte de Lisboa.**

Temos dito e voltamos a fazê-lo, que sem a expansão a Loures, que permite retirar carros do Centro da Cidade de Odivelas, este estará condenado a penosas condições de vida urbana. Um caos que se prolonga no tempo e que assim continuará até conclusão dos ramais agora em proposta ou de outra qualquer solução que prolongue a rede até Loures.

Ao que julgamos saber, um dos ramais propostos chegará ao Hospital Beatriz Ângelo e outro na zona mais baixa chegará a Loures.

O primeiro, parece abranger a Rotunda Arnaldo Dias (promovendo a ligação às Colinas do Cruzeiro), a zona da Ribeirada e o Jardim da Radial.

Se considerarmos como válida a existência de uma estação perto da Rotunda Arnaldo Dias, importa reter que (ver mapa de acessibilidades pedonais da Freguesia de Odivelas) o local de estacionamento que igualmente serviria a centralidade a desenvolver no Mosteiro está agora ocupado pelo parque Naíde Gomes. Se é aparentemente fácil desativar esse complexo desportivo já não será provavelmente tão fácil reverter o acordo feito com o SJPF.

Também por questões de estratégia urbana sempre nos opusemos a tal cedência.

Como é evidente o PMT não poderia ter em conta esta nova proposta de expansão da rede de Metro. Contudo, a verificar-se ela será determinante para a alteração dos padrões de mobilidade no Concelho.

Aliás, não podemos deixar de sublinhar que um tal projeto de expansão da rede de Metro no nosso Concelho vem alterar profunda e decisivamente todas as questões ligadas à mobilidade e aos transportes. Arriscamos afirmar que a coerência do PMT agora em apreciação não deixará de ser colocada em causa. Novas interfaces terão de ser consideradas e conseqüentemente todo o sistema de transportes coletivos rodoviários terá igualmente que ser repensado. O mesmo sucederá com os problemas ligados ao estacionamento e à definição dos circuitos pedonais prioritários.

O PMT equaciona, em nosso entender bem, na situação existente fora do contexto da expansão das duas novas linhas de Metro, as questões ligadas às interfaces existentes atualmente no Concelho, relevando a necessidade de reconversão da interface rodoviário de Caneças com que estamos de acordo.

O PMT não poderia deixar de equacionar a questão do estacionamento. Na pág. 434 é referido que “...as políticas de estacionamento desenvolvidas deverão incentivar uma menor utilização do veículo automóvel...”. O princípio é inquestionável!

Quanto à análise feita sobre a questão da problemática do estacionamento, gostaríamos de vincar a nossa posição de que a introdução de estacionamentos de via pública tarifados é inviável, indesejável e injusta, sem que previamente sejam fornecidas alternativas.

Seria um erro clamoroso tentar desincentivar o uso do automóvel partindo à priori de uma forma coerciva. A questão do estacionamento, da sua flagrante carência que decorre em linha direta das urbanizações existentes, merece uma atenção particular dos responsáveis políticos.

Como sabemos, não é só nas zonas mais antigas que as carências de estacionamento se fazem sentir. Se em inúmeras ruas os lugares disponíveis são insuficientes para satisfazer as necessidades dos próprios habitantes (casos de algumas zonas de Odivelas centro, Póvoa, Olival Basto e Pontinha) não é menos verdade que noutras zonas mais recentes

como as Colinas do Cruzeiro, se verificam insuficiências que não poderão ser resolvidas exclusivamente pela introdução de tarifário.



Os Odivelenses suportam o custo de urbanizações de alta densidade que satisfizeram interesses egoístas, o custo de terem no centro uma estação terminal do Metropolitano, mas também os custos de uma ocupação do território que virou as costas à sua própria orografia!

Revisite-se por exemplo a zona central da cidade ou o Bairro Falcão na Pontinha ou o contínuo construído na Póvoa e Olival!

Não se entende, assim, que para a otimização do sistema viário, se aponte para o estacionamento tarifado a curto prazo, ou seja a partir de 2021. Aliás sobre isso, gostaríamos de perceber em concreto o que se está a equacionar.

Parece-nos de utilidade o estudo apresentado sobre as taxas de saturação dos arruamentos analisada freguesia por freguesia.

No que concerne à Promoção dos Transportes Públicos, salientamos o nosso acordo na implementação de sistemas de informação em tempo real, potenciando as condições para o uso efetivo do transporte público e mesmo incentivando a sua utilização.

Julgamos ser de analisar convenientemente a ação para a implementação de um sistema de transporte escolar para *last-mile*.

Também parece inquestionável a criação e remodelação da interface de Caneças bem como a remodelação das atuais interfaces, mas como já vimos, tudo agora terá que ter em conta a futura expansão da linha de Metro.

Igualmente julgamos de interesse as ações referidas para a acalmia de tráfego e também as de segurança na envolvente dos estabelecimentos de ensino.

No que se refere à política tarifária de estacionamento e ao reforço de medidas de combate ao estacionamento ilegal, já nesta intervenção definimos a nossa posição.

Um as palavras finais para aquilo que no PMT é referido como urbanismo de proximidade. Estamos perante uma escala de análise mais fina, a interligar com o contínuo construído mais largo e abrangente.

O nosso acordo para os cuidados a ter, salientados no PMT.

Mas é preciso que das boas intenções se passe à prática. Em Odivelas, mesmo nas novas urbanizações, as áreas verdes consideradas para satisfazer as quotas definidas no PDM situam-se frequentemente ou sobre solos de acentuado declive ou mesmo sobre zonas em que já estão implantados equipamentos. Um exemplo disso já aqui discutido liga-se às novas urbanizações a norte da Ramada (UOPG15) onde as zonas verdes consideradas estão sobretudo em declives adjacentes ao IC22 e sobre depósitos de água já existentes a

Sul e a Norte. Em parte alguma dessa nova urbanização, se adivinham os princípios de desenho urbano agora preconizados neste PMT.



Em conclusão:

O PMT apresenta um indiscutível e valioso conjunto de estudos e dados que poderão ser de enorme utilidade para a governação do Município.

O PMT apresenta um conjunto de propostas que deve merecer a atenção dos responsáveis (políticos e técnicos) quando têm que tomar decisões sobre os diversos projetos que chegam ou partem da própria iniciativa municipal.

No contexto atual e tendo em conta a nova proposta de expansão da rede de Metro, o conteúdo do Plano torna-se de certo modo desadequado e insuficiente. Ressalve-se que a este respeito não podem ser assacadas quaisquer responsabilidades aos técnicos que o elaboraram e cujo rigor de trabalho merece o nosso apreço.

Nestas circunstâncias não nos é possível em consciência dar um parecer favorável a este PMT e tendo em conta alguns aspetos do mesmo que consideramos como mais valias para a gestão municipal, iremos abster-nos, reclamando desde já a sua revisão caso se concretize a expansão do Metropolitano que virá para discussão, assim esperamos.

Odivelas, 14 de outubro 2020

Os Vereadores da CDU