

INVESTIR NUMA NOVA CENTRALIDADE

GABRIEL LORENA DE OLIVEIRA

VEREADOR DA CÂMARA MUNICIPAL DA AMADORA

RESUMO

A Cidade da Amadora tem 23 km² de área, 650 km de vias, cerca de 180.000 habitantes e apresenta uma taxa de motorização das mais altas de Portugal. Para oferecer aos cidadãos boas condições de acessibilidade e mobilidade, a Câmara Municipal da Amadora (CMA) desenvolveu o projecto Mobilidade em Segurança, assente em três pilares fundamentais. O primeiro, o reforço da rede rodoviária, municipal e nacional, em parceria com o IEP, de forma a remover o trânsito de passagem do centro da cidade e facilitar os acessos em todo o seu perímetro. O segundo, uma aposta estruturante na promoção do transporte público, através da celebração de parcerias com o Metropolitano de Lisboa, a CARRIS, a REFER e com outros Municípios. O terceiro, o reforço da segurança junto das escolas, através da colocação de “patrulheiros” e da implementação de sinalização rodoviária inovadora.

1. INTRODUÇÃO

Os problemas urbanos são dos maiores problemas do nosso tempo, problemas que se agravam nas cidades de grande dimensão e, sobretudo, nas áreas metropolitanas [1]. Manifestam-se em aspectos como a suburbanização descontrolada, a crescente necessidade de transportes em face do alargamento das distâncias entre emprego e residência e o aumento da circulação automóvel [2]. Os ritmos da vida quotidiana colocam novos problemas à gestão urbana e à organização dos transportes, pois a cidade tende a organizar-se em torno da especialização espacial, havendo áreas preferenciais para residência e para as restantes funções que a cidade preenche [3]. Por isso, a gestão da cidade moderna requer a adopção de políticas integradas, que hoje qualificamos como de mobilidade sustentável, e que procuram apoiar as pessoas na construção de um projecto de vida que concilie vida profissional, pessoal, familiar, social e política, pelo que a mobilidade tende a ficar cada vez mais associada à sua qualidade de vida.

O ordenamento territorial deficiente das áreas urbanas, com a separação marcada das várias utilizações, impulsionou nas populações urbanas a utilização dos veículos a motor em geral e, principalmente, do transporte privado [4]. O planeamento e a gestão da cidade moderna devem, assim, integrar estas questões, o que é hoje reconhecido na generalidade dos documentos e convenções sobre a temática do ambiente urbano [5], designadamente a Agenda 21 (documento-chave da Cimeira da Terra, celebrada no Rio em 1992), a Agenda Habitat (documento-chave da Segunda Conferência das Nações Unidas sobre Aglomerados Urbanos, em Istambul, 1996) e, a nível especificamente comunitário, o Livro Verde sobre ambiente urbano ou a Carta das Cidades e Municípios Europeus Sustentáveis (Carta de Aalborg, de 1994), através da qual as autoridades locais (650 autoridades regionais e locais de 32 países europeus) se comprometeram com a Agenda 21 e outros processos de planificação e desenvolvimento sustentável nas cidades, realizando, para o efeito, conferências europeias sobre cidades e municípios sustentáveis. Todos estes documentos reconhecem que a gestão

eficaz do sistema urbano exige uma estratégia de longo prazo baseada numa visão de conjunto e uma capacidade de decisão integrada em áreas-chave [5,6].

Para Portugal em termos de política de cidades, uma das recomendações do Conselho Económico e Social é precisamente o estímulo à melhoria dos factores de mobilidade, particularmente dos transportes, numa estratégia coerente que vise a inversão da continuada tendência para a utilização do transporte individual em desfavor do colectivo, o que deve ter como ponto de partida o ordenamento do espaço urbano e o planeamento e gestão integrada dos meios [7, 8, 9].

Perante a constatação desta problemática, uma das linhas de acção propostas pela Comissão Europeia no Livro Verde sobre o ambiente urbano para a gestão harmoniosa da cidade e a implementação de uma mobilidade durável é relativa aos transportes urbanos e nela se incluem medidas como o planeamento e promoção da utilização do transporte público, a gestão do trânsito e as limitações ao estacionamento, para dissuadir a utilização do transporte privado assim como outras medidas que podem ser tomadas no âmbito de um projecto global e partilhado pelos diferentes actores sociais [10,11].

2. PROJECTO MOBILIDADE EM SEGURANÇA

O transporte é um elemento fundamental no funcionamento das economias modernas e um aspecto determinante na criação de uma nova centralidade no quadro da Área Metropolitana de Lisboa, cada vez mais uma realidade multipolar. Neste contexto, para oferecer aos cidadãos boas condições de acessibilidade e mobilidade no Concelho, a Câmara Municipal da Amadora (CMA) desenvolveu o projecto Mobilidade em Segurança, que integra três pilares fundamentais, através dos quais se procura conciliar a mobilidade, o desenvolvimento económico, social e ambiental sustentável e a qualidade de vida. Estes pilares procuram, assim, não só minimizar o problema da poluição, mas também lidar com outras questões fundamentais, como os congestionamentos de tráfego e a segurança rodoviária, adoptando uma diversidade de medidas preventivas [12, 13].

2.1 Reforço da rede rodoviária

O primeiro pilar é o reforço da rede rodoviária, municipal e nacional, de forma a criar as vias necessárias à remoção do trânsito de passagem do centro da cidade e facilitar os acessos em todo o seu perímetro. Pretendeu-se criar um conjunto de vias circulares e radiais de grande capacidade que comportem o crescimento actual e o crescimento previsto para os próximos anos, criar novas acessibilidades e encurtar o tempo das deslocações.

Com este objectivo a Câmara Municipal da Amadora realizou parcerias com o Instituto de Estradas de Portugal e outros Municípios e Instituições no sentido de se criarem sinergias na execução de obras estruturantes tais como:

- o alargamento da EN117, do IC 19 e da Estrada Velha de Queluz;
- a construção dos novos nós de acesso ao Zambujal e a Alfragide;
- a construção do Nó da Fonte Santa, dos nós viários do Neudel, Borel e do Hospital Amadora/Sintra, do Nó Santo Elói e da rede viária municipal adjacente, para ligar todo o centro e norte do Município ao IC16;
- a ligação entre o IC 19, o Hospital Amadora-Sintra e o Lido.

Em paralelo com a criação de novas acessibilidades, corrigiu-se a rede viária existente, de forma a evitar que as ruas de bairro constituam um “convite” aos “aceleras”. Nesta óptica, a Câmara Municipal apostou:

- na colocação de grades de protecção aos peões;
- na semaforização de cruzamentos;
- na construção de cerca de novas rotundas urbanas, para melhorar a percepção do território e acalmar o tráfego citadino;
- na redução das vias de 9 metros de largura para vias de 6 metros, aproveitando-se o restante espaço para estacionamento na faixa central.

2.2. Reforço dos transportes públicos

O segundo pilar é a celebração de parcerias com o Metropolitano de Lisboa, a CARRIS, a REFER e com outros Municípios, traduzindo uma aposta estruturante na promoção do transporte público. Esta parceria traduziu-se, de forma mais visível, no prolongamento da linha azul do Metropolitano de Lisboa para a Amadora e na criação do Metro Ligeiro de Superfície.

A abertura de duas novas estações de Metropolitano, Alfovelos e Amadora-Este, permitem que os munícipes acedam directamente ao principal meio de transporte urbano em Lisboa, o que provocará uma diminuição significativa do acesso do transporte particular à cidade de Lisboa através da zona de Benfca-Segunda Circular.

Nesta matéria, o anterior ministro das obras públicas, professor Carmona Rodrigues, aquando da inauguração das novas estações, mencionou a construção de uma nova estação na Reboleira. A Câmara considera esta estação fundamental, uma vez que permitirá fechar a malha de transportes pesados com a linha de caminho de ferro de Sintra, criando uma verdadeira multimodalidade e permitindo a distribuição dos utentes ainda antes de chegar aos limites da capital.

Já o Metro Ligeiro de Superfície é um projecto desenvolvido em parceria pela Carris e o Metropolitano de Lisboa, com a colaboração dos Municípios da Amadora, Oeiras, Odivelas e Loures.

O seu grande objectivo é permitir maior regularidade e maiores níveis de serviço na Área Metropolitana, com a criação de linhas que permitem *interfaces* com o Metropolitano e o comboio e que permitem a transferência modal para o transporte individual com a passagem por diversos parques de estacionamento. É composto por três linhas: Falagueira-Rego-Santa Apolónia, Alcântara-Rego-Aeroporto/Estação do Oriente e Algés-Loures.

O Município da Amadora será a “placa central” do Metro Ligeiro de Superfície, cuja âncora é a linha azul do Metropolitano (Amadora-Este / Marquês de Pombal / Baixa-Chiado), já em pleno funcionamento. Com efeito, a Amadora será servida por:

- a) uma linha que atravessará todo o Município no sentido Norte/Sul e cujo projecto de execução da primeira fase Algés-Falagueira, deverá estar concluída em 2005; a segunda fase a implementar será a linha Falagueira-Loures;

b) no sentido Nascente para Poente, uma linha que percorre todo o centro da Cidade das Amadora até ao aeroporto de Lisboa, passando pela Estação de Metro Amadora-Este (na Falagueira – Amadora).

A aposta nestes meios de transporte, mais sustentáveis, é decisiva para a diminuição das emissões de CO e CO₂ provenientes do transporte individual, nomeadamente dos congestionamentos de tráfego.

2.3. Reforço da segurança rodoviária

O terceiro pilar é a implementação de sinalização rodoviária inovadora, para reforço da segurança nas vias públicas.

A CMA considera esta linha de acção especialmente importante. Com efeito, segundo dados extraídos do “Livro Branco – A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a hora das opções”, elaborado pela Comissão Europeia em 2001, os acidentes rodoviários provocaram, em 2000, a morte de mais de 40 000 pessoas e mais de 1,7 milhões de feridos na União Europeia. O custo directamente mensurável dos acidentes de viação é de 45 mil milhões de euros. Os custos indirectos (incluindo os prejuízos físicos e morais das vítimas e suas famílias) são três a quatro vezes mais elevados. Calcula-se que atinjam um montante anual de 160 mil milhões de euros, equivalente a 2% do Produto Nacional Bruto da União Europeia [10].

O Livro Branco reconhece que os meios financeiros consagrados à luta contra a insegurança rodoviária não estão à altura deste drama, pelo que as instituições comunitárias têm procurado promover a segurança rodoviária na União Europeia, aumentando os investimentos nesse domínio. Em Portugal, contudo, os esforços dedicados à prevenção de acidentes na estrada continuam muito fracos e, num contexto de conhecidas e fortes restrições orçamentais, os Municípios, agora ainda mais penalizados pela diminuição de receitas provenientes dos impostos municipais, têm cada vez menos meios para investir na segurança rodoviária.

Por este motivo, a CMA adoptou alguns meios inovadores para a promoção da segurança rodoviária, com o objectivo fundamental de sensibilizar a comunidade para a criação de hábitos de condução que garantam uma maior segurança dentro das localidades. O primeiro destes projectos foi uma iniciativa pioneira em Portugal que nasceu da preocupação em diminuir os acidentes com peões dentro das localidades, sobretudo com crianças e pessoas idosas.

As zonas escolares encontram-se na maioria das vezes situadas em “zonas de alto risco”, ou seja, onde a velocidade de circulação praticada pelos automobilistas é da ordem dos 50Km/h ou 60Km/h, onde as vias de circulação possuem volumes de tráfego elevados, problemas ao nível do escoamento e, em consequência, maior perigo de acidente nas travessias. Para minimizar o perigo de acidente, o projecto consiste na colocação, nas travessias de maior fluxo rodoviário e/ou insegurança, de um “patrolheiro”.

O “patrolheiro” é uma pessoa com formação específica e equipada com um colete reflectorizado e raquete normalizada, cuja função é garantir o atravessamento dos alunos em

segurança nas horas de maior travessia de peões, obrigando à paragem dos veículos sempre que o número de crianças o justifique.

Este projecto teve início no ano lectivo de 1998/1999, abrangendo actualmente 36 Escolas em 11 Freguesias do município.

EVOLUÇÃO DO PROJECTO “PATRULHEIROS”

ANO ESCOLAR	1998 / 1999	1999 / 2000	2000 / 2001	2001 a 2005
Nº DE ESCOLAS ABRANGIDAS	11	18	35	36
Nº DE PATRULHEIROS	07	14	32	33

INVESTIMENTO REALIZADO

<i>Investimentos</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>
Equipamento	775 €	823 €	5 292 €		9 500 €		2 636 €
Subsídios	9 028 €	29 430 €	34 142 €	71 602 €	88 000 €	71 124 €	69 117 €

Um outro projecto inovador consiste na utilização de meios de prevenção alternativos de reforço da segurança rodoviária que complementam a sinalização de Código existente e que se distingam pela sua presença visual, apresentando, assim, um forte impacto junto dos peões e condutores. Trata-se de sinalização luminosa junto das zonas escolares, accionada por um radar que detecta o movimento dos veículos e que informa da aproximação da passadeira, nos quais existe um movimento sequencial de duas crianças a atravessar a via e a palavra “Escola”.

Este tipo de painéis que já foram colocados junto das Escolas do Concelho da Amadora e pretende-se, agora, alargar a sua colocação a outros pontos do Concelho.

Os resultados obtidos nestes projectos são de tal forma positivos que outras Autarquias já adoptaram projectos idênticos. Verificou-se nomeadamente a redução da velocidade dos automobilistas junto dos estabelecimentos de ensino e a ausência de qualquer sinistro nas passadeiras patrulhadas. O que revela a eficácia destes novos equipamentos no reforço da percepção do perigo por parte dos utentes das vias públicas.

Ligado à mesma temática da segurança rodoviária, cabe ainda referir o lançamento de um outro projecto de painéis de redução de velocidade. A aposta na colocação destes painéis

resulta da constatação de que as soluções semaforizadas e mesmo com radar não resultam, estando continuamente os condutores a exceder o limite de 50Km/h. Por isso, a CMA irá colocar numa área com cerca de 150m de extensão, além da sinalização habitual e da semaforização das passadeiras, um painel electrónico com *leds*, que diz claramente que o condutor se encontra em excesso de velocidade. Caso o condutor não a reduza, o semáforo passa a vermelho.

3. CONCLUSÕES

A mobilidade é fundamental para conciliar a qualidade de vida das pessoas com o desenvolvimento económico. Sobretudo quando pensamos em termos de segurança nas deslocações: uma vez que cerca de metade dos acidentes ocorre em meio urbano, esta é uma área prioritária de intervenção dos poderes públicos.

Num município fortemente urbanizado como a Amadora, o raio de acção da Câmara em matéria de ordenamento do território é já muito curto, uma vez que praticamente todo o território se encontra ocupado e as funções urbanas atribuídas. Neste contexto, o que a Câmara tem procurado fazer é favorecer os meios de transporte sustentáveis e reforçar a segurança nas deslocações urbanas, procurando inculcar nos munícipes uma nova cultura de mobilidade.

Os bons resultados obtidos pelo município foram reconhecidos pela própria Direcção-Geral de Viação: no quadro da Área Metropolitana de Lisboa, a Amadora é o município que tem o maior número de projectos em matéria de segurança em apreciação na DGV e que apresenta o maior valor de investimento na segurança rodoviária no distrito de Lisboa. Os resultados estão à vista: o número de acidentes estabilizou, não se tendo registado, nos últimos três anos, nenhum morto com menos de 14 anos.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- [1] - Área Metropolitana de Lisboa / Instituto Nacional de Estatística - “*AML em números*”. Área Metropolitana de Lisboa, 2001.
- [2] - Comissão das Comunidades Europeias - “Livro verde sobre o ambiente urbano”. Doc. COM(90)218(final), Serviço de publicações oficiais, 1990.
- [3] - Bailly, J-P. e Heurgeon, E. - “Nouveaux rythmes urbains: quels transports?”. Éditions de l'Aube, [s.l.], 2001.
- [4] - European Commission-Transport RTD Programme – “Environmental aspects of sustainable mobility”. Thematic paper, disponível em www.europa.eu.int, 2001.
- [5] - Gomes, R. – “Ambiente Urbano: Conceito e Estratégia”. Urbe, 2000.
- [6] - Craveiro, J.L. - “Ambiente Urbano: Desigualdades e Constrangimentos na Cidade de Lisboa”. Sociologia - Problemas e Práticas, nº 15. 1994. 113-122.
- [7] - Conselho Económico e Social - “A política das cidades. Colóquio”. Lisboa, 1997^a.
- [8] - Conselho Económico e Social - “A política das cidades. Parecer”. Lisboa, 1997b.
- [9] - OCDE – “Cities for the citizens: improving metropolitan governance”. Disponível em www.oecd.org/puma, 2001.
- [10] - Comissão das Comunidades Europeias - “*Livro Branco – A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a hora das opções*”. Serviço de publicações oficiais, 2001.
- [11] - Ferreira, V.M. - “Cidade e Democracia: Ambiente, Património e Espaço Público”. Cidades – Comunidades e Territórios, nº 1. Centro de Estudos Territoriais-ISCTE. 2000. 9-35.
- [12] - ACCESS - “Local perspective on the future of the european transport policy”. *Working paper*, September, 2002.
- [13] - Réseau Pour une Nouvelle Culture de la Mobilité (Car free cities) – “Recommandations politiques «Élaborer une politique intégrée des transportes pour les villes européennes»”. COM(97)30 final, JO C 139, 6.5.1997.