

----- **ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA** -----

----- **SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA, REALIZADA NO DIA VINTE E SEIS DE NOVEMBRO DE 2002.** -----

----- **ACTA NÚMERO QUINZE** -----

----- No dia 26 de Novembro de 2002, reuniu na sua Sede, sita no Fórum Lisboa, na Avenida de Roma, a Assembleia Municipal de Lisboa, sob a presidência do seu Presidente efectivo, Excelentíssimo Senhor Dr. João António Gonçalves do Amaral, coadjuvado pelo Excelentíssimo Senhor José Manuel Rosa do Egípto e pela Excelentíssima Senhora D. Maria Virgínia Laranjeiro Estorninho, respectivamente Primeiro Secretário e Segunda Secretária. -----

----- Assinaram a “Lista de Presenças”, para além dos mencionados, os seguintes Deputados Municipais: -----

----- Abílio Martins Ferreira, Álvaro António de Vasconcelos, Álvaro Manuel Ferreira Costa Flor, Ana Bela Burt Magro Pires Marques, Ana Maria Conceição Gonçalves, Ana Sara Cavalheiro Alves de Brito, Aníbal Jorge Dias, António Augusto Pereira, António Joaquim Costa Cunha, António Manuel de Sousa Ferreira Pereira, António Modesto Fernandes Navarro, António da Silva, Armando Dias Estácio, Artur Miguel Claro Fonseca Mora Coelho, Artur Santos Madeira, Bruno Filipe Esteves Medina Rolo, Carlos Alberto de Carvalho Alves Correia, Carlos Alberto Rodrigues dos Santos, Carlos Filipe Marques Lima, Carlos Manuel Marques da Silva, David Rua de Castro, Diana Sofia Almeida Barroso Soares, Domingos Alves Pires, Ermelinda Lopes da Rocha Brito, Fernando Luís Magalhães Silva, Fernando Manuel Dionísio Saraiva, Fernando Manuel Pacheco Ribeiro Rosa, Fernando Pereira Duarte, Fernando Pinto Trindade, Francisco David Carvalho da Silva Dias, Francisco José da Silva Oliveira, Francisco José Fernandes Martins, Isabel Maria de Almeida e Castro, João Alexandre Henriques Robalo Pinheiro, João Carlos Santos Pessoa e Costa, João Jofre da Fonseca Costa, Joaquim António Oliveira, Joaquim António Canelhas Granadeiro, Joaquim José Miranda Sarmento, Joaquim Maria Fernandes Marques, Jorge Cláudio Bacelar Gouveia, Jorge Manuel Damas Martins Rato, Jorge Manuel da Rocha Ferreira, José das Neves Godinho, José Filipe de Mendonça Athayde de Carvalhosa, José Gonçalves Levita, José Manuel Afonso Possidónio, José Manuel Cal Gonçalves, José Maria Valente, José Rui Roque, Luís Ângelo da Silva Campos, Manuel Albino Rodrigues, Manuel Fernando Dias de Almeida, Manuel Nuno Costa Estorninho, Maria Custódia Barbosa Fernandes Costa, Maria de Lurdes Jesus Pinheiro, Maria de Lurdes Teixeira Queiroz, Maria Eulália Gomes Frazão, Maria da Graça Barata Niny Mexia, Maria Irene dos Santos Lopes, Maria Luísa Bulhões Silva Castelhana Sabino, Maria Luísa Rodrigues Neves Vicente Mendes, Martinho José Baptista, Miguel de Matos Castanheira do Vale de Almeida, Nelson Pinto Antunes, Nuno Roque, Orlando Bento Antunes Claro, Paulo Alexandre da Silva Quaresma, Paulo Manuel Bernardes Moreira, Pedro Manuel Portugal Botelho Gaspar, Ramiro Nelson Cardoso Silva, Ricardo Posser de Andrade Chaves, Rodrigo Jorge de Moctezuma Seabra Pinto Leite, Rodrigo Maria Santos Mello Gonçalves, Rogério da Silva e Sousa, Rosa Maria Carvalho da Silva, Rui Manuel Lobo Gomes da Silva, Rui Manuel Pessanha da Silva,

Rui Paulo Silva Soeiro Figueiredo, Rui Pereira Caeiro, Sérgio Lipari Garcia Pinto, Susana Maria Nunes Silvestre, Valdemar António Fernandes de Abreu Salgado, Victor Manuel Pereira Gonçalves, Ana Maria Lopes Páscoa Baptista, Maria Cândida Rio Freitas Cavaleiro Madeira, António Manuel Pimenta Prôa, Pedro Miguel Alves Amaro, Eduardo Manuel Vieira Pereira Marques, Francisco Carlos Vasconcelos Maia, António Manuel Passos Rapoula, João Martins Gordo, Ana Cristina Martinho Ferreira Costa, Nelson Miguel Rodrigues Coelho, Sérgio Rui Lopes Cintra. -----

----- Faltaram à reunião os seguintes Deputados Municipais: -----

----- António José Borges Gonçalves de Carvalho, António da Conceição Tavares, António Sérgio Vaz Rei Manso Pinheiro, João de Deus Gomes Pires, José Maria Ribeiro Rodrigues, Lourenço Ramos Bernardino, Manuel Mendes Nobre Gusmão, Vítor Manuel Alves Agostinho. -----

----- Pediram suspensão do mandato, que foi apreciado e aceite pelo Plenário da Assembleia Municipal nos termos da Lei 169/99, de 18 de Setembro, com a redacção dada pela Lei 5-A/2002, de 11 de Janeiro, os seguintes Deputados Municipais:-----

----- Álvaro Barreto (PSD), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Nelson Miguel Rodrigues Coelho, -----

----- Saldanha Serra (PSD), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal António Prôa. -----

----- António Silva Preto (PSD), por um dia, não tendo sido substituído. -----

----- Deolinda Machado (PCP), por 8 dias a contar do dia 22 de Novembro, sendo substituída pela Deputada Municipal Ana Maria Lopes Páscoa Baptista. -----

----- Feliciano David (PCP), por 8 dias a contar do dia 22 de Novembro, sendo substituído pelo Deputado Municipal Eduardo Pereira Marques. -----

----- Nuno Baltazar Mendes (PS), por um dia, tendo sido substituído pela Deputada Municipal Maria Cândida Rio Freitas Cavaleiro Madeira. -----

----- Dias Baptista (PS), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Francisco Maia. -----

----- Anacoreta Correia (CDS-PP), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal António Passos Rapoula. -----

----- António Ferreira de Lemos (CDS-PP), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Pedro Miguel Alves Amaro. -----

----- José Luís Ferreira (PEV), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal João Gordo Martins. -----

----- Foram justificadas as faltas e admitidas as substituições dos seguintes Deputados Municipais, Presidentes de Junta de Freguesia: -----

----- Rui Pessanha da Silva (PSD), Presidente da Junta de Freguesia de São João de Deus, relativamente à Sessão realizada no dia 23 de Novembro, por Esmeralda Maria Domingos Vieira. -----

----- Alberto Bento (PS), Presidente da Junta de Freguesia das Mercês, relativamente à Sessão realizada no dia 23 de Novembro e à presente Sessão, por Sérgio Rui Lopes Cintra. -----

----- Justificaram faltas os seguintes Deputados Municipais: -----

----- Bacelar Gouveia (PSD), relativamente à reunião realizada no dia 12 de Novembro de 2002. -----

----- José Luís Ferreira (PEV), relativamente à reunião realizada no dia 12 de Novembro de 2002. -----

----- Isabel Castro (PEV), relativamente à reunião realizada no dia 12 de Novembro de 2002. -----

----- Às 15 horas e 30 minutos, constatada a existência de *quorum*, o **Senhor Presidente** declarou aberta a reunião, entrando-se, de imediato, no período da Ordem do Dia. -----

#### ----- **ORDEM DO DIA** -----

#### ----- **PONTO ÚNICO – DEBATE ESPECÍFICO SOBRE O TÚNEL DAS AMOREIRAS.** -----

----- **O Senhor Presidente**, depois de informar que a Câmara estava representada pelo seu Vice-Presidente, Carmona Rodrigues, disse que os trabalhos se iniciariam com uma exposição feita pelo Sr. Vice-Presidente que utilizaria, com carácter excepcional conforme tinha ficado assente em Conferência de Líderes, meios audiovisuais para melhor compreensão do problema. -----

----- **O Senhor Vice-Presidente da Câmara**, no uso da palavra, começou por agradecer a possibilidade que lhe era dada para fazer a apresentação do projecto e também a disponibilidade manifestada para fazer essa apresentação com o apoio de meios tecnológicos. -----

----- Comentando as imagens que iam sendo projectadas no écran, o Sr. Vice-Presidente disse que, conforme se via, os objectivos gerais consistiam em tornar mais fácil o percurso rodoviário nesse eixo fundamental da cidade (Amoreiras – Praça Marquês de Pombal – Av. Fontes Pereira de Melo), fazer o desnivelamento dos percursos directos de entrada e saída na zona central da cidade e libertar os transportes públicos e a circulação local para toda a superfície. -----

----- Referiu que o preço base do concurso que foi lançado era de 15 milhões de euros e que o prazo máximo era de 72 semanas. -----

----- Disse, depois, que os pressupostos, as premissas, ou os considerandos para a realização desta obra estavam referidos em quatro *slides*. Poderia parecer demasiado extenso, mas valia a pena olhar para eles. -----

----- Portanto, tornava-se imprescindível melhorar as condições actuais nesse principal eixo rodoviário que atravessava a cidade entre o Campo Grande e as Amoreiras, eliminando ou reduzindo os estrangulamentos e condicionamentos importantes que hoje existentes. -----

----- Era indispensável também o desnivelamento da Rua Joaquim António de Aguiar por forma a conseguir-se a fluidez necessária ao tráfego das ruas Castilho, Rodrigo da Fonseca e Artilharia Um, e a Câmara considerava que desse modo se conseguiria promover uma distribuição dos sentidos de circulação de uma forma mais adequada que aquela que actualmente existia. -----

----- Por outro lado, conseguir-se-ia também uma melhor distribuição e fluidez do tráfego, permitindo uma redução do mesmo na rotunda da Praça Marquês de Pombal.

Seria também atingida, necessariamente, uma melhoria da qualidade do ar na cidade, que estava intimamente ligada à facilidade da circulação rodoviária, já que, como se sabia, existiam estudos vários que apontavam no sentido de que a uma velocidade média óptima de circulação na cidade, que não fosse nem demasiado elevada nem demasiado baixa para que a emissão de partículas e de gases com efeito de estufa fosse minimizada. Portanto, face à situação existente estavam seguros que esta obra também contribuiria para esse efeito positivo. -----

----- Era preciso também promover melhorias significativas à entrada poente da cidade, nomeadamente na zona das Amoreiras/Rua Artilharia Um, permitindo uma melhor distribuição do trânsito nessa entrada de Lisboa. -----

----- Continuando a comentar os *slides* que iam sendo projectados, disse que na execução das obras seriam tomadas as medidas necessárias para eliminar os eventuais impactos negativos que se poderiam criar: impactos desde logo pelo incómodo que causavam à área envolvente pela execução da obra, as questões do ruído, as questões das poeiras, as questões da recirculação do trânsito na zona envolvente, as questões de eventual congestionamento nas zonas adjacentes, a necessidade de estimular e promover hábitos, durante o período das obras, que tivessem a ver com a promoção do transporte público, com o convencimento da bondade das soluções de estacionamento dissuasores na zona envolvente para as pessoas poderem recorrer mais ao transporte público, enfim, todo um conjunto de medidas de informação, de sensibilização e de minimização de todos esses impactes que estavam a ser considerados. -----

----- Como última folha de premissas ou de considerandos desejava também referir que era impossível aumentar a fluidez sem se promover um desnivelamento. A solução para o desnivelamento poderia ser feita de forma aérea ou de uma forma subterrânea: a forma aérea, portanto em viaduto, afigurava-se difícil e de impactes negativos óbvios, desde logo os paisagísticos e os visuais face à zona sensível, do ponto de vista do património, onde se inseria. Portanto, feita a opção de desnivelamento subterrâneo, ou seja por túnel, verificava-se uma impossibilidade física de ligar a Av. Duque de Loulé e a Av. da Liberdade. Seria uma solução interessante especialmente no sentido sul – norte, no sentido da ligação da parte superior da Av. da Liberdade à Av. Duque de Loulé por exemplo, ou a possibilidade também de fazer a ligação da Rua Joaquim António de Aguiar à Av. Duque de Loulé. No entanto, os condicionamentos aí existentes, decorrentes das infra-estruturas do Metro, inviabilizavam de todo essa solução. -----

----- Por outro lado, a resolução das travessias pedonais ficava também facilitada em todos aqueles cruzamentos das ruas Artilharia Um, Rodrigo da Fonseca e Castilho, como também a saída de peões da estação do Metro da Praça Marquês de Pombal que se dirigiam para a zona do Parque Eduardo VII. -----

----- Prosseguindo nos comentários aos *slides*, referiu o restabelecimento da ligação parque/cidade, na zona maior da cidade urbana, e a requalificação de toda a superfície na envolvente da obra. -----

----- Na solução anterior, ou seja, aquela que merecera um desenvolvimento há onze anos que chegara a ser posta a concurso e foi objecto de avaliação de soluções, havia, basicamente, uma solução idêntica a esta mas só até à Praça Marquês de Pombal. Era uma solução diferente mas no essencial promovia o mesmo objectivo de prolongar o túnel das Amoreiras até à Praça Marquês de Pombal. -----

----- O custo podia dizer-se que não era significativamente menor, mantinha a saturação dos acessos à rotunda da Praça Marquês de Pombal e mantinha as faixas *BUS* mal resolvidas na Av. Fontes Pereira de Melo. Havia uma grande concentração, nessa solução anterior, no troço Av. Fontes Pereira de Melo/Rua Joaquim António de Aguiar, mantinha atravessamentos pedonais condicionados, resolvia condicionamentos nas ruas Artilharia Um, Rodrigo da Fonseca e Castilho tal como a actual solução também, mas inviabilizava o futuro prolongamento sem repetir um grande impacte. -----

----- Na situação actual era notória a grande densidade do tráfego existente à superfície, havia uma saturação dos acessos à Praça Marquês de Pombal, as faixas do *BUS* estavam mal resolvidas, principalmente na Av. Fontes Pereira de Melo, havia uma grande concentração no troço Av. Fontes Pereira de Melo/Rua Joaquim António de Aguiar, havia atravessamentos pedonais muito condicionados, as ruas Artilharia Um, Rodrigo da Fonseca e Castilho eram hoje fortemente condicionadas com grande congestionamento de tráfego, mas existia também uma necessidade de reequilibrar esse sistema todo, especialmente a viragem à esquerda na Av. Fontes Pereira de Melo, que era um problema que não era fácil de resolver porquanto as pessoas que saíam da rotunda da Praça Marquês de Pombal para a Av. Fontes Pereira de Melo e depois queriam virar à esquerda para a Av. António Augusto de Aguiar recebiam especialmente as viaturas que eram oriundas da Rua Joaquim António de Aguiar e da Av. da Liberdade, e, portanto, qualquer solução ali não iria resolver na totalidade o constrangimento que resultava daquele entroncamento da Av. António Augusto de Aguiar na Av. Fontes Pereira de Melo. -----

----- Sobre o cruzamento das Picoas, disse que desde sempre foi um cruzamento problemático e que também iria merecer uma certa atenção durante a obra. -----

----- Por outro lado, o desnivelamento da Praça Duque de Saldanha, uma obra que também já tinha sido prevista, não ficava condicionada por esta do túnel das Amoreiras e afigurava-se-lhe que mais tarde ou mais cedo também seria desenvolvida.

----- Quanto ao faseamento construtivo, disse que ele estava estabelecido no programa base do concurso, de acordo com aquilo que entendiam como a melhor forma de distribuir no tempo as obras sem que representasse um adicional no prazo de construção. No entanto, o programa de concurso admitia variantes porque poderia haver propostas mais engenhosas para esse faseamento. -----

----- Apontando um novo *slide*, disse que era um mapa simples das infra-estruturas da cidade, mas desejava chamar a atenção para a forma original da área do Município, em que se via como que uma lua circundada pelo estuário do Tejo com uma zona arredondada de fronteira com os municípios vizinhos, onde existia a segunda circular, o eixo Norte/Sul, a rede ferroviária, a primeira circular mais antiga, enfim existia no

PDM um esboço traçado numa terceira circular parte da qual poderia ser ainda desenvolvida e, de facto, notava-se ali muito a característica da via que ia desde as Amoreiras até à Praça Marquês de Pombal, Praça Duque de Saldanha, Praça do Campo Pequeno, Campo Grande e Alameda das Linhas de Torres, que era uma via de distribuição, que, diria mesmo, era a anti-imagem das outras. Ou seja, não era uma radial, não era uma circular, era qualquer coisa que cruzava uma malha de distribuição antagónica do que era tipicamente uma via radial ou uma via circular. -----

----- Na descrição do túnel, como se via em dois *slides*, genericamente promoviam-se saídas para o exterior no sentido da entrada da cidade, ou seja no sentido poente/nascente, concretamente para a Rua Artilharia Um, para a Praça Marquês de Pombal, para o parque de estacionamento do Parque Eduardo VII e para a Av. Fontes Pereira de Melo, promovendo-se entradas para o túnel no sentido de saída da cidade, ou seja no sentido nascente/poente, pela Av. Fontes Pereira de Melo, Pela Rua Joaquim António de Aguiar e pela Rua Artilharia Um. -----

----- Em planta, conforme se via num outro *slide*, tinham o plano geral do túnel e chamava a atenção que tratando-se da continuidade de uma obra já existente que era o chamado túnel das Amoreiras, a intervenção deste projecto tinha que necessariamente começar junto do Viaduto Duarte Pacheco, donde até à entrada do actual túnel das Amoreiras iria ser necessária uma intervenção, intervenção essa que, aliás, seria sempre necessária independentemente da obra deste túnel. Mas esta seria uma boa oportunidade para desde já promover a melhoria da circulação na entrada e saída da cidade nesse troço. Isso tinha a ver, concretamente, com a criação de uma faixa adicional na entrada só para viaturas de transporte público. -----

----- Via-se na zona central o túnel das Amoreiras já existente, antes da Av. Conselheiro Fernando de Sousa, e depois a obra do túnel que estava em apreciação que começava praticamente pegando no anterior, cruzando desde logo a Rua Artilharia Um e consecutivamente a Rua Rodrigo da Fonseca, a Rua Castilho e a Praça Marquês de Pombal onde havia uma saída para a superfície como há pouco referira, e depois o prolongamento para a Av. Fontes Pereira de Melo com saída e entrada no troço compreendido entre a Praça Marquês de Pombal e a Av. António Augusto de Aguiar. Isto tirando aqueles ramais que já descrevera das entradas e saídas do túnel, cuja extensão máxima não chegava a 1.100 metros. -----

----- Mostrou, de seguida, com maior detalhe alguns desses troços, começando pelo troço entre a Av. Duarte Pacheco e a entrada do actual túnel, onde se viam as melhorias que estavam previstas para a circulação, tanto em termos de saída como em termos de entrada na cidade. -----

----- Depois mostrou o troço entre o actual túnel e a Av. Conselheiro Fernando de Sousa, onde estava assinalada a zona de intervenção do túnel propriamente dito que dava continuidade ao túnel existente. O actual túnel acabava a determinada altura e aí tinha uma saída para a superfície, haveria na mesma uma saída para a superfície mas haveria aí também uma continuação escavada para dar continuidade a esse desvio. ----

----- Seguia-se depois o troço que poderia considerar-se como principal, que era aquele que já tinha sido objecto de concurso há 10 ou 11 anos atrás, concretamente

das ruas Artilharia Um, Rodrigo da Fonseca e Castilho com as respectivas saídas e entradas. -----

----- Esta, disse, era a solução base. Poderia haver ali algumas variantes que no passado até foram pensadas, como, por exemplo, à semelhança do que acontecia no túnel da Av. João XXI no sentido poente/nascente em que havia uma saída directa para a Av. Almirante Reis, também neste caso se considerara a possibilidade de haver uma saída directa para a Rua Castilho, por exemplo, no sentido poente/nascente. -----

----- Mas, enfim, isso eram coisas que admitiam que os concorrentes poderiam sugerir em fase de proposta. -----

----- Mostrou depois o troço da Praça Marquês de Pombal, assinalando as rampas de entrada e saída do túnel, explicando que o que estava a amarelo no *slide* correspondia a uma possibilidade alternativa variante que era haver no túnel uma saída para a Av. Fontes Pereira de Melo. Era uma ideia que também já vinha do passado mas pessoalmente não estava seguro disso. Enfim, era uma ideia que estava em estudo porque tinha muito a ver com a tal viragem à esquerda na Av. Fontes Pereira de Melo para a Av. António Augusto de Aguiar, porquanto, por um lado, resolveria o problema de saída da cidade, mas, por outro lado, não evitava uma semaforização que teria que haver sempre para, por exemplo, quem subia a Av. da Liberdade e depois tinha de virar à esquerda na AV. Fontes Pereira de Melo. Portanto, a menos que houvesse um acondicionamento do trânsito no sentido de evitar essa manobra, diria que essa solução não se justificava. -----

----- No mesmo *slide* apontou também o ramal do interior do túnel que fazia uma ligação directa ao parque de estacionamento do Parque Eduardo VII. Depois, a meio do troço mais largo, que no *slide* se via a cinzento claro, por baixo do qual passava o ramal de acesso ao parque, um rectângulo mais amarelado que era uma zona aberta, tal como outras zonas abertas houve anteriormente de ligação directa para a atmosfera para ventilação do túnel. -----

----- Disse, ainda, que ao contrário da solução anteriormente desenvolvida em que a construção do túnel seria em vala totalmente aberta, este seria em vala parcialmente aberta. Diria que mais aberta que a do túnel da Av. João XXI mas desse tipo como se poderia ver a seguir nos perfis transversais, em que se podia garantir uma exaustão de fumos e gases para o seu exterior como também a entrada de luz natural e ar renovado. -----

----- Exibiu depois os *slides* dos perfis transversais relativos a várias secções típicas ao longo do túnel, apontando os cortes transversais da solução hoje existente e da solução preconizada no projecto, em que se salvaguardava o número de faixas de rodagem à superfície, melhorava-se sempre de um modo geral a largura dos passeios e privilegiava-se sempre também a faixa dos transportes públicos. Isto no percurso do túnel desde as Amoreiras até ao seu final, inclusive na Praça Marquês de Pombal que não seria de todo afectada já que as obras decorreriam apenas no lado norte. -----

----- Sobre as características técnicas, disse que se tratava de um túnel com características urbanas, não era um túnel com características de auto-estrada ou de via rápida; tinha uma extensão que não chegava a 1.100 metros no total; tinha quatro

acessos para entrada ou saída de veículos; a distância máxima entre entradas e saídas de veículos era de 450 metros o que queria dizer que a distância máxima para evacuações de emergência era inferior a 250 metros; e a inclinação longitudinal, que foi um dos assuntos muito falados, na Rua Joaquim António de Aguiar, onde se situava a máxima inclinação, era de 8,9%. Mas chamava a atenção que o primeiro troço da Rua Joaquim António de Aguiar tinha uma inclinação de 11,5% e que a Calçada da Ajuda, por exemplo, tinha uma inclinação superior a 12%. No entanto, quiseram baixar, e conseguiram, a inclinação média da Rua Joaquim António de Aguiar.-----

----- A inclinação das rampas de saída e entrada na Av. Fontes Pereira de Melo era de 9,5%, que também era um valor habitual nas rampas desse tipo na Cidade de Lisboa, mas queria chamar a atenção que os raios de concordância estavam dentro dos parâmetros usualmente utilizados, permitindo sempre uma boa distância de visibilidade de paragem. Ou seja, era preciso ter em atenção que nestes túneis com características rodoviárias ocorriam muitos acidentes e esse problema ficava-se a dever muitas vezes não à velocidade ou não à inclinação dos troços dos túneis, mas sim às mudanças de inclinação, porque eram as mudanças de inclinação que ocasionavam uma diminuição do campo de visão momentaneamente. Era óbvio que esse momentaneamente era tão mais curto quanto maior fosse a velocidade, e daí a necessidade de se impôr o limite máximo de 50 kms/hora, que, aliás, era o limite máximo estabelecido para a toda a cidade, embora várias vezes não fosse cumprido. ---

----- Portanto, este ponto era da maior importância para a segurança. Enfim, foi uma coisa que não foi observada na construção de alguns túneis em Lisboa, mas este, diria, em termos de segurança estava nos limites recomendados para essas concordâncias. --

----- Sobre o pavimento, disse que seria do tipo “rugopave” que era um pavimento adequado e apropriado para estas situações visto que conferia uma maior rugosidade, uma maior aderência, um menor ruído e um melhor escoamento das águas superficiais. -----

----- Quanto à altura livre do túnel, o chamado gabari, disse que ela garantia a circulação de todos os veículos prioritários, de emergência ou de socorro. A largura de cada via de circulação no interior era de 3,25 metros, o que era relativamente confortável e a largura mínima de passeio no interior era de 0,70 metros. -----

----- Em termos de sistemas de segurança, disse que também quiseram ultrapassar, mesmo na solução base, os requisitos mínimos, e daí que houvesse uma sala de segurança para instalação de equipamento e de vigilantes, acessos de emergência para bombeiros, saídas de emergência para peões nas bocas do túnel, resguardos para veículos, nichos de segurança e zonas de interrupção no separador central para a inversão de marcha. De resto, todos estes equipamentos se podiam ver no *slide*. -----

----- Por outro lado, os sistemas de segurança contemplariam ainda dispositivos regulamentares obrigatórios, para além dos quais estabeleceram mais alguns. Portanto, haveria um sistema de detecção de incêndios, os sistema de extinção de incêndios assegurado pela instalação de carretéis e extintores, um sistema de postos de chamadas de emergência, um sistema de ventilação para controlar os fumos e os



gases, um sistema de controlo de tráfego com a instalação de semáforos, um sistema de painéis informativos, um sistema de televigilância para controlo dos sinais de estado e de avarias e um sistema de telecomunicações telefónicas ou via rádio. -----

----- Relativamente ao faseamento da obra proposto no programa base, que poderia ser alterado por alguma proposta que pudesse merecer a concordância da Câmara se fosse melhor que a que estava em concurso, disse que previa o reperfilamento desde o Viaduto Duarte Pacheco até à Av. Conselheiro Fernando de Sousa, a tal componente desta intervenção que reputava da maior importância fosse ou não fosse construído o túnel; a execução do túnel completo da Rua Joaquim António de Aguiar até à Av. Fontes Pereira de Melo, no sentido ascendente incluindo o acesso ao parque de estacionamento; posteriormente a execução o túnel na Av. Fontes Pereira de Melo no sentido descendente. -----

----- Exibiu seguidamente um *slide* com o estudo de base do acondicionamento da circulação rodoviária que iria ser necessário estabelecer durante o período da obra. Portanto, durante aquele período, que se estimava em 72 semanas, seria necessário proceder ao acondicionamento de toda a circulação rodoviária – ali não estavam os transportes públicos mas apenas os privados – mas numa zona como se via bastante alargada para além da influência mais próxima da obra. Isso foi estudado, também seria objecto do programa base, o que não queria dizer que não pudesse ser alterado por uma proposta diferente, se melhor, pelos concorrentes que vierem a ganhar o trabalho. -----

----- Referiu, ainda, que o faseamento da obra estava cuidadosamente planeado para minimizar o impacto no tráfego da cidade. Ou seja, mantinha-se sempre o corredor *BUS* em cada sentido na Rua Joaquim António de Aguiar; mantinham-se em funcionamento os cruzamentos com as ruas Artilharia Um, Rodrigo da Fonseca e Castilho; seriam promovidos desvios de trânsito provisórios devidamente sinalizados; e os parques dissuasores em Monsanto com ligações por autocarro ao centro da cidade. Estavam a dialogar com o Ministério da Defesa a possibilidade de vir a utilizar dois grandes espaços, junto à parte de alta de Monsanto de um e outro lado da auto-estrada A5 para que o fluxo de viaturas provenientes dessa auto-estrada pudessem aí ter espaço – e estava a falar de cerca de cinco ou seis mil lugares – para estacionar e depois terem uma ligação por autocarro para o centro da cidade. -----

----- Dos estudos que foram realizados até agora, destacava o estudo de tráfego que foi feito com base num conjunto de operações de campo, incluindo inquéritos de origem/destino, e também a informação que o sistema Gertrude poderia fornecer em termos estatísticos de funcionamento da distribuição da circulação rodoviária. -----

----- Esse estudo apontava, por exemplo, que no Viaduto Duarte Pacheco 76% dos carros que entravam eram provenientes da A5 e apenas 24% eram provenientes da Ponte 25 Abril, ou seja, por cada três carros que vinham da A5 vinha um da Ponte 25 de Abril, enquanto que no sentido da saída da cidade a situação era ligeiramente diferente: 78% seguiam para a A5 enquanto 22% procuravam o rumo da Ponte 25 de Abril. -----

----- Passou depois a outro *slide*, este relativo ao trânsito na Rua Joaquim António de Aguiar, apontando o volume de trânsito que descia a referida artéria e a forma como se distribuía hoje pela Praça Marquês de Pombal, praça que, como todos sabiam, funcionava bem porque tinha cinco saídas e apenas três entradas, e nessas saídas, grossomodo, 40% do trânsito era para a Av. Fontes Pereira de Melo, 40% para a Av. Duque de Loulé, 16% para a Av. da Liberdade, 3% para a Rua Braancamp e 2% de volta. -----

----- De igual modo, também valores diários, o volume total de veículos que descia a Av. Fontes Pereira de Melo, em termos percentuais tinha como destino: 31% para a Rua Joaquim António de Aguiar, 31% para a Rua Braancamp, 24% para a Av. da Liberdade e 11% para a Rua Duque de Loulé. -----

----- Estes, disse, eram apenas alguns dados desse estudo, que era muito mais completo. -----

----- Mas outros estudos que estavam a ser desenvolvidos neste momento contemplavam a monitorização e a simulação da qualidade do ar. Foi encomendado, a um grupo de investigação da Universidade de Aveiro que se tem debruçado sobre esta matéria, um estudo que contemplava quatro componentes pelo menos: a campanha da caracterização da zona em estudo, que estava a ser feita; caracterização do microclima, do vento e do ruído ambiental já existente, tudo isso estava a ser caracterizado por forma a se poder fazer a avaliação da qualidade do ar na zona envolvente. Essa avaliação da qualidade do ar iria ser feita agora antes da obra, seria feita também no decurso da obra e depois no final da mesma. -----

----- E estavam a ser feitos trabalhos de dois níveis: de modelação física e modelação numérica, o que era uma componente inovadora em Portugal para qualquer túnel, porque os fenómenos de expressão de padrão de velocidade do vento e de concentração de poluentes era aferida dessas duas formas de maneira a poderem ter dados para uma eventual necessidade de um sistema de tratamento de gases de exaustão, adicional àquele que já obrigatoriamente estava previsto. Por exemplo, o uso de filtros nas saídas dos túneis para que os gases não poluíssem o ar fora dos mesmos, não tem sido feito em Portugal, mas esse estudo estava a ser feito agora e tinha como objectivo essas preocupações essencialmente ambientais. -----

----- Recordando o que tem sido o processo, disse que estava previsto o acto público para o fim do processo de concurso no dia 6 de Dezembro, mas tinha já sido pedido e foi prolongado até à segunda semana de Janeiro a entrega das propostas. -----

----- Referiu que a obra em si era importante, estavam crenes disso, mas ela não seria importante se não fosse inserida numa estratégia global que a Câmara tinha para os problemas da mobilidade na Cidade de Lisboa. -----

----- E em que política de mobilidade, de circulação e de estacionamento se inseria isso? Para tentar sintetizar as ideias da Câmara diria que em três níveis, três altitudes de intervenção! -----

----- Estavam a falar em problemas de macro-escala, problemas de meso-escala e problemas de micro-escala ou escala local, em que reputava da maior importância as questões da macro-escala, porque, essas sim, estavam devotadas à resolução dos

problemas de fundo, dos problemas estruturais que existiam na cidade. Um deles, desde logo, era o facto, de todos conhecido, de que Lisboa tinha perdido 25% da sua população nos últimos 20 anos, ou seja, a cidade vinha perdendo uma média de 20.000 a 25.000 pessoas por ano. E para onde iam viver essas pessoas? Quase todas para a periferia! Onde trabalhavam essas pessoas? Quase todas na cidade! Como era que essas pessoas vinham para a cidade? Quase todas em transporte individual! -----

----- Portanto, tinham que inverter essa tendência. Não dizia que tinham de inverter já, mas tinham que a procurar inverter. Ou seja, por um lado, teriam que criar condições para que cada vez mais as pessoas tendessem a usar o transporte colectivo em vez do transporte individual, e, por outro lado, teriam também que actuar no sentido de que cada vez mais as pessoas voltassem a viver na cidade. Sabiam que o património habitacional da cidade estava extremamente degradado, havia muitas casas devolutas, havia muitos problemas, as rendas eram caras, as casas não eram baratas, conheciam isso e era nessa vertente que queriam apostar forte. As coisas não estavam desligadas!-----

----- Por isso, promover uma adequada reabilitação e requalificação da cidade por forma a que as pessoas pudessem efectivamente voltar a ter condições de habitabilidade na cidade era a grande aposta, porque isso iria constituir, sem dúvida, talvez a melhor solução para resolver grande parte dos problemas de circulação e mobilidade na Cidade de Lisboa. -----

----- E estando integrados, pelo menos todos os Municípios da zona periférica de Lisboa, com o Governo – com quem pessoalmente já falara – e com os operadores de transportes privados, parecia haver finalmente possibilidade de concretizar um sonho de há muito tempo, que era a criação de uma Autoridade Metropolitana de Transportes, entidade que estavam convencidos que poderia e deveria constituir um meio de racionalizar os meios de transporte disponíveis. Tinham a noção de que o transporte público, dum modo geral, tinha vindo a aumentar a sua qualidade de oferta, mas sistematicamente se tinha vindo a constatar a diminuição da sua procura, e essa era uma tendência que também queriam inverter. -----

----- Portanto, a nível de macro-escala, essas eram as duas medidas de fundo. -----

----- Depois havia outras medidas de meso-escala, algumas das quais tinham a ver com o Governo e também com os Municípios vizinhos, como era o caso da CRIL, cuja conclusão o Governo agora queria levar por diante. Estavam convencidos, como muitos antes estiveram, e bem, de que com a conclusão da CRIL seria possível criar um padrão de circulação na cidade muito mais racional e muito mais favorável.-----

----- A mesma coisa relativamente à conclusão do eixo Norte/Sul que, ao que parecia, ainda antes do final deste ano o Instituto de Estradas de Portugal abriria o concurso para a sua conclusão, que, como se sabia, passaria por cima da Alameda das Linhas de Torres e iria ter ao nó da CRIL. -----

----- E, ainda, aquilo em relação ao qual a Câmara, na Semana da Mobilidade, este ano, já dera o primeiro passo que era criar um verdadeiro nó intermodal em Sete Rios, um local apropriado quer pela disponibilidade dos terrenos visto que as antigas oficinas do Metro já ali não funcionavam, quer por passar ali o eixo Norte/Sul e ter ligação ao metropolitano, ter ligação ferroviária e ligação ao futuro metro ligeiro de

superfície. Por essa razão seria retirada do Arco do Cego a estação de camionagem que lá existia presentemente, conservando-se esse importante espaço da cidade. -----

----- Depois, a nível da micro-escala, ou escala local, havia um conjunto de iniciativas que a Câmara queria e iria fazer. Desde logo o condicionamento de trânsito nas zonas históricas, como tinha já sido discutido e ainda ontem anunciado em conferência de imprensa a implementação desse sistema por forma a ser efectivo na próxima segunda-feira, dia 2 de Dezembro, no Bairro Alto, e desde já estavam a trabalhar para soluções idênticas nas zonas da Alfama, Mouraria e Castelo. Essa, sem dúvida, era uma intervenção de grande importância a que apenas chamava de micro-escala ou de escala local pelo âmbito geográfico que tinha. -----

----- Por outro lado, relativamente a obras viárias diversas, também já tinha sido aprovado em Câmara a conclusão do túnel do Rego, o desnivelamento da Av. Infante D. Henrique com a Av. Marechal Gomes da Costa, enfim, um determinado tipo de intervenções que estavam previstas, algumas delas até já iniciadas mas a que era preciso dar continuidade para melhorar o padrão de circulação da cidade, cirurgicamente colocadas. -----

----- Pessoalmente era contra algumas delas, como, por exemplo, a que estava prevista junto a Braço de Prata, a partir da Av. Infante D. Henrique, como também era contra aquilo que estava previsto no PDM quanto à construção de um túnel nos terrenos onde iria ser construído um hospital, a seguir ao Colombo. Era a favor que se construísse aí um túnel, mas só no sentido da saída de Lisboa e não no sentido da entrada. Poderia alguém dizer que era atípico, era, mas era justamente a vontade de entender que a cidade também não deveria ser só um polo centralizador. -----

----- Quanto ao estacionamento, disse que havia zonas ainda muito carentes. Sabia que todos sentiam muito esse problema, mas a Câmara estava fortemente empenhada e estava a pôr em prática várias soluções que passavam por alguma construção de parques de estacionamento, quer subterrâneos, quer em altura, mas também pela revisão das condições de tarifário privilegiando os residentes. -----

----- Por fim, disse que a obra que estavam hoje a discutir, quanto a si, sinceramente, inscrevia-se nesse terceiro nível. Era uma obra geograficamente de âmbito restrito, que tinha grande importância pelo volume de pessoas e de tráfego que mobilizava e que já hoje acumulava, mas diria que não era essa que iria resolver o problema da mobilidade. Era mais uma para aligeirar, para descomprimir, para racionalizar e para melhorar o trânsito naquela zona da cidade. -----

----- Depois da intervenção do Sr. Vice-Presidente, o Plenário assistiu, ainda, à passagem de um vídeo, de curta duração, relativo ao túnel que ligará as Amoreiras à Av. Fontes Pereira de Melo. -----

----- **O Senhor Presidente** disse que o que estava previsto era que se seguisse agora um período de perguntas, pelo que a Mesa desde já aceitava inscrições. -----

----- Entretanto deu nota que o PCP entregara a seguinte recomendação, que iria ser fotocopiada distribuída. -----

#### ----- **Recomendação** -----

----- “A Assembleia Municipal, colocada perante o facto consumado da abertura de um concurso concepção-construção para o chamado túnel das Amoreiras, recomenda: -

----- Que a eventual construção do túnel das Amoreiras seja ponderada no conjunto do sistema viário da cidade e que não prejudique acções prioritárias como completar a rede de circulares, o eixo Norte-Sul, via central de Chelas, prolongamento da Avenida Afonso Costa (1ª. circular) e ainda o estudo e resolução do nó deficitário Duarte Pacheco – Norte Sul – Avenida de Ceuta; -----

----- Que estas medidas sejam acompanhadas com o esforço de melhoria do espaço público e sua gestão, do sistema de transportes públicos (corredores, sinalização, percursos), com prioridade para o direito de uso por parte dos peões, conjuntamente com medidas de dissuasão da entrada de veículos privados na cidade. -----

----- Em relação ao projecto apresentado à Assembleia Municipal, recomenda a sua revisão em relação aos seguintes aspectos: -----

----- Estudo de impacto ambiental, estudo de segurança, estudo geotécnico, compatibilidade das características do traçado do túnel com o estudo de tráfego já realizado; -----

----- Ponderação do faseamento proposto, encarando uma solução que contemple a prioridade do prolongamento do túnel das Amoreiras até à Rua Rodrigo da Fonseca, medida que se afigura necessária e ajustada para a resolução do tráfego desta zona.” ---

----- (Subscrita pelos Deputados Municipais Silva Dias e Modesto Navarro, do PCP) --

----- **O Deputado Municipal Silva Dias (PCP)**, no uso da palavra, disse que era natural e legítimo que o cidadão comum de Lisboa que andava em transportes públicos e a pé, que necessitava de utilizar o seu carro, que desesperava nas paragens dos autocarros à espera de um autocarro que não chegava bloqueado por um carro individual incivilizadamente estacionado, que gostava de andar num passeio mas que o via invadido pela “lata” dos que vinham de fora e que mais se indignava quando as dificuldades de locomoção o atingiam a si, à família ou aos vizinhos, se interrogasse sobre a proposta da Câmara para construir um túnel desde das Amoreiras à Av. Fontes Pereira de Melo e, eventualmente, até à Av. António Augusto de Aguiar. -----

----- Quanto custava? Quem pagava? Quantos iria beneficiar? Se era necessário? Se era útil ou prejudicial ao funcionamento da cidade? -----

----- Era seguro? Qual o impacte ambiental que iria provocar? Contribuiria para serenar o trânsito em Lisboa ou torná-lo ainda mais frenético? -----

----- Disse que esperavam que os elementos enviados pelo Executivo à Assembleia Municipal e as explicações que agora foram dadas, permitissem esclarecer e dar resposta e esse cidadão comum, mas, de facto, esses elementos e parte das explicações posteriores carregavam mais dúvidas e avolumavam mais receios. -----

----- E mais, era com mágoa que avaliavam a qualidade dos elementos fornecidas e as explicações dadas, porque se tinham habituado a que estudos emanados dos serviços municipais fossem exemplares e possuidores de grande rigor. Recordou que no século passado, nomes prestigiados da arquitectura como Keil do Amaral ou Faria da Costa, ou engenheiros como Arantes e Oliveira ou Celestino da Costa, foram funcionários da Câmara ou para ela trabalharam. -----

----- Continuando, disse que os elementos que lhes foram enviados, quer como instrumentos de concepção, quer de comunicação, eram, por vezes, imperfeitos ou contraditórios. E começava pela simulação que acabaram de ver. -----

----- Parecia ter sido feito à dezenas de anos, na infância do desenho assistido por computador. A implantação dos edifícios era grosseira, alguns apresentavam-se enterrados até meio do rés-do-chão, os lancis não desenhavam linhas curvas mas sim poligonais, linhas quebradas, e a rotunda central da Praça Marquês de Pombal surgia como um polígono e não como um círculo. E tudo vazio, sem movimento, sem aproveitar a capacidade da simulação que as novas tecnologias colocavam ao dispor. --

----- Por outro lado, era contraditória com outros elementos fornecidos. Por exemplo, nas peças desenhadas um corte transversal do túnel apresentava uma altura útil, sem obstáculos portanto, de quatro metros, requisito que era, aliás, várias vezes referido, mas na simulação apareciam volumosos ventiladores no tecto, os chamados charutos, cuja aplicação, aparentemente, contradizia aquele requisito. -----

----- Disse, ainda, que uma análise, nem sequer exaustiva, revelava ainda outras imprecisões de projecto. Por exemplo, numa das peças desenhadas, uma planta não numerada, um símbolo de sinalização horizontal estava invertido e indicava que se poderia entrar na giração da Praça Marquês de Pombal em contramão. Era um erro óbvio, inconsequente, que certamente viria a ser corrigido, mas que denotava uma certa pressa na feitura do projecto. -----

----- Por outro lado, achavam estranho também que fosse lançada uma obra e posteriormente se lançassem os estudos que deveriam basear o projecto. -----

----- Mas, mais grave ainda, também lhes parecia o facto das peças não serem assinadas, porque hoje, quando as responsabilidades políticas e profissionais se fundiam com a responsabilidade civil e criminal, o anonimato poderia conduzir – longe vá o agouro – ao triste espectáculo da caça aos culpados quando uma ponte caía ou um túnel se inundava. -----

----- No entanto, era ao nível da programação e concepção que as dúvidas se avolumavam e as respostas eram difíceis de encontrar. -----

----- A solução proposta correspondia a uma obra contranatura. Usavam-se túneis para unir dois pontos, de cota semelhante, separados por uma elevação, como se utilizavam as pontes para anuir dois pontos de cotas semelhantes, separadas por uma depressão, um vale. Este túnel desenvolvia-se ao longo de uma encosta, afundava-se num vale e emergia do lado oposto à colina, utilizavam-se pendentes proibitivas, superiores a 9%, quando as boas regras preconizavam que não se ultrapassassem os 3 ou 4%. -----

----- Mas chamava a especial atenção para uma situação. Numa das saídas, passado o vale, a um troço praticamente de nível, 0% de inclinação, seguia-se um trainel ascendente com 10% a que se seguia depois um outro descendente de 6%. Era o chamado pescoço de cavalo que fazia os condutores saírem do túnel às cegas, com a agravante de umas escassas dezenas de metros a seguir haver uma passagem de peões.

----- Tinham na cidade situações semelhantes já construídas. Por exemplo, o local onde a Av. dos Estados Unidos passava sob a Av. de Roma, no sentido

nascente/poente, infelizmente era assinalado no mapa da sinistralidade da cidade, a vermelho, com o sangue de peões. -----

----- E aqui desejariam formular uma primeira pergunta à Câmara: porque razão, nesta “guerra civil” que assolava o País de carros *kamikases* contra outros carros e todos eles contra os peões, numa luta que cruelmente seleccionava como vítimas preferenciais jovens e idosos, qual a razão porque a Câmara, os técnicos municipais, o sistema de controlo de trânsito, se colocavam do lado do mais forte, do lado dos “monstros” de lata? -----

----- Desafiou o Sr. Vice-Presidente da Câmara e os Vereadores presentes a tentar atravessar a Av. da Liberdade entre as 17 e as 20 horas, do São Jorge para o Tivoli: é que demorariam 4 a 5 minutos e a faixa central teria que ser atravessada a correr, antes que os privilegiados “monstros” arrancassem. -----

----- Era preocupante e penoso para um habitante de Lisboa, e seu autarca, ver grupos de turistas, a quem tinha sido vendida uma Lisboa bela e tranquila, fugirem espavoridos perante tal agressividade. -----

----- Por essa razão perguntava porque aticava a Câmara essa luta, atraindo mais carros ao centro da cidade, através das Amoreiras, e, pasme-se, pensando construir no Parque Mayer lugares para 2.100 intrusos. -----

----- Prossequindo, disse que num outro aspecto o túnel se apresentava perigoso, diria mesmo venenoso. Os elementos do projecto que lhes foram presentes não incluíam o estudo de impacte ambiental nem o projecto de segurança, apenas souberam agora que estava a ser feito, depois de lançado o concurso, aspectos esses de impacte ambiental que o perfil longitudinal proposto, em sifão, tornavam especialmente gravosos. -----

----- Dizia-se na parte escrita dos elementos fornecidos, um pouco ingenuamente, que sendo o túnel parcialmente a céu aberto certos aspectos da qualidade do ar no seu interior não previam agressividade ou gravidade. Seria, contudo, indispensável não esquecer o papel dado ao perfil longitudinal do túnel, como referira em sifão que descia e depois subia, e que o problema era a acumulação dos gases pesados, inodoros, anestésiantes, que provocavam a morte ou efeitos irreversíveis nos seres humanos. Aliás, estudos aprofundados sobre essa matéria chegavam a ter em conta o teor de enxofre dos combustíveis mais utilizados e as condições atmosféricas envolventes. Num túnel normal, que fosse horizontal ou convexo, a própria marcha dos automóveis varria esses gases pesados, mas, neste caso, tratava-se de uma autêntica ratoeira já que se tratava de um túnel que descia e subia, e também se sabia que em Portugal os combustíveis utilizados nos motores *diesel* não eram favoráveis a um ar puro visto que tinham altas percentagens de enxofre. -----

----- E essa circunstância era ainda agravada porquanto próximo do túnel de saída, no sentido Cascais/Lisboa, haveria semáforos, o que faria com que o túnel tivesse um funcionamento pulsativo de pára e arranca altamente poluente, e em determinadas circunstâncias tornar-se-ia um engarrafamento coberto. A propósito, o estudo que lhes foi apresentado referia-se a uma previsão do sistema de motorização ambiental, mas era omissa – souberam agora que isso estava a ser feito – perante as características específicas que tinha, sobre quais os níveis admitidos de partículas e gases, como se

relacionavam com determinadas condições atmosféricas e em consequência quantos dias por ano se previa que o túnel tivesse que ser encerrado. -----

----- Disse que, por vezes, o sentimento que tinham em relação a este túnel atingia o nível do pesadelo, porque era uma ratoeira onde era fácil entrar mas mais difícil sair. --

----- Relativamente ao escoamento de águas pluviais, disse que, ingénuo e talvez inconscientemente, era esquecido nos estudos que parte do túnel era a céu aberto. Dizia-se que na entrada do túnel haveria uma ligeira saliência para que as águas não entrassem para dentro, mas era esquecido que parte do túnel era a céu aberto, que os veículos transportavam água e lama nos pneus e na carroçaria, que essa água era poluída por óleos, por partículas resultantes da combustão e até pelo desgaste de pneus e travões, ou seja, sem curar de advertir que seria necessário antever um tratamento, ainda que primário, o estudo limitava-se a sugerir que o escoamento fosse gravítico, sendo que se relacionava com uma estação vizinha do Metro que estava dotada com um sistema de bombagem. -----

----- Poderia parecer demasiadamente minuciosa e picuinhas a análise que estava a fazer, mas ela era induzida pelas características do estudo apresentado que referia que as pedras formariam um muro de gala que deveria ter quatro centímetros de espessura, mas remetia as condições de segurança para manuais genéricos estrangeiros, sem ter em conta a especificidade deste problema. -----

----- Mas fazia uma pergunta fundamental. Quanto custava e a quem servia o túnel das Amoreiras? É que não havendo no conjunto de elementos que foram apresentados nenhum estudo geotécnico de suporte ao projecto, dado as características do traçado de grande inclinação e sujeito a um uso de cargas dinâmicas era muito difícil estabelecer com rigor o custo da obra e muito menos em termos de estimativa e análise adequadas a esta fase do trabalho. Não fosse surgir mais tarde uma traiçoeira língua de areia, um poço de caulino, alguma argila menos segura ou um caprichoso veio de água, pois o solo suporte da cidade era traiçoeiro. Bastava recordar que bem próximo do local havia uma zona que ia buscar a toponímia às condições geológicas específicas, a zona dos Terramotos na encosta nascente do Vale de Alcântara. Que não se repetisse ali o drama do túnel do Terreiro do Paço daqui a alguns anos! -----

----- Perguntou quem beneficiava dessa despesa, que não estava ainda calculada, e pediu que o acompanhassem neste raciocínio, que não deveria estar ausente da memória descritiva e justificava do projecto: imaginando um conjunto de veículos na Av. Fontes Pereira de Melo, no semáforo da esquina com a Av. António Augusto de Aguiar. Desses alguns iriam para a Av. Duque de Loulé e, tal como hoje, fariam a giração da Praça Marquês de Pombal, outros iriam para a Baixa descendo a Av. da Liberdade e, tal como hoje, fariam a giração da Praça Marquês de Pombal, outros, ainda, iriam para a Rua Braancamp na direcção do Largo do Rato, que, também tal como hoje, fariam a giração à superfície. Não enfastiaria descrevendo todas as hipóteses de origem/destino que o modelo fornecia, porque excluindo transportes públicos e possivelmente veículos movidos a gás, uma pequena percentagem utilizaria o túnel das Amoreiras em direcção à auto-estrada de Cascais com uma única saída à direita na Rua de Artilharia Um. -----



----- Os estudos não quantificavam essa percentagem, mas estimavam, através de dados dispersos, que cerca de 10.000 veículos dia, ou seja cerca de 15.000 pessoas, utilizariam o túnel. A obra estava estimada em 15 milhões de euros, ou seja, 15 milhões de euros para suprimir quatro ou cinco semáforos no percurso de 15.000 pessoas que na maioria não moravam em Lisboa. -----

----- Não garantiam esses valores, que não figuravam no estudo apresentado, mas garantiam a conclusão do algoritmo: era muito dinheiro para tão pouca gente! -----

----- Poder-se-ia argumentar que retirando esses da circulação à superfície todos os outros beneficiariam, mas recordava as palavras do Eng<sup>o</sup> Machado Rodrigues ditas na Assembleia Municipal: “o transporte individual é autofágico, quanto mais facilidades lhe são concedidas mais exigirá, e daqui a dois ou três anos a situação voltará a ser a mesma se entretanto não forem tomadas medidas sistémicas para o conjunto da cidade”. -----

----- Por outro lado, o estudo era omissivo quanto ao impacto visual da obra. A simulação apresentada, como já viram, era grosseira e incompleta. Vislumbrava-se, através das peças desenhadas, que o Parque Eduardo VII seria ratado numa dimensão que não conseguiram quantificar e que as árvores da placa central da Rua Joaquim António de Aguiar seriam inequivocamente derrubadas, o que era pena. -----

----- Aliás, essa rua constituía uma frente urbana notável do Parque Eduardo VII: uma boa arquitectura e uma orla vegetal de grande beleza, e temiam que aquele magnífico renque de jacarandás, que no início de cada verão punham um pouco de côr e poesia no quotidiano de todos, lhes viesse a ser roubado. -----

----- Aludindo a aspectos positivos da proposta, aos quais desejavam propor alternativas, disse dos recursos afectos a esta operação poderiam resultar maiores benefícios para quem vivia ou trabalhava em Lisboa, se repartidos por outras operações: melhoria da ligação da A5 ao eixo Norte/Sul, com um primeiro nó em território municipal para permitir o rebatimento do trânsito de penetração radial com o trânsito tangencial. Idem em relação à Av. de Ceuta e à Av. Gulbenkian, primeira circular, e muito especialmente o prolongamento do actual túnel das Amoreiras e a efectivação de um conjunto de nós – Av. Conselheiro Fernando de Sousa, Rua Artilharia Um e, eventualmente, Rua Castilho – que complementarmente permitissem saídas à esquerda e à direita, remetendo para esse conjunto o mesmo papel de rebatimento do trânsito radial para o trânsito tangencial, agora já dentro do tecido urbano consolidado, como rezava, com maior minúcia, a recomendação que o PCP apresentara. -----

----- Por outro lado, propunham que fosse esquecido, e até retirado do concurso, tudo o que estava a jusante do cruzamento com a Rua Castilho: porque era caro e servia poucos, porque era poluente e perigoso, e porque era inútil, perturbador e feio. -----

----- **O Deputado Municipal Rodrigo Moctezuma (PPM)**, no uso da palavra, disse que segundo informações que tinha entravam em Lisboa, diariamente, cerca de seiscentos a setecentos mil carros, e parecia-lhe que uma das soluções a adoptar seria evitar que tantos carros entrassem na cidade. -----

----- Ora, se facilitassem o trânsito dentro da cidade iriam provocar um maior fluxo de carros e agravariam o problema, como de igual modo se construíssem vários parques de estacionamento fariam com que ainda viessem mais carros. Todos faziam ideia do pandemónio do fluxo de trânsito para entrar e sair de Lisboa nas horas de ponta! -----

----- Por isso, no seu entender, uma solução seria a criação de parques de estacionamento na periferia da cidade para que assim se evitasse que muitos carros entrassem em Lisboa, parques esses que deveriam ser servidos por transportes públicos adequados. -----

----- Recordava, por exemplo, o caso de cidades como Londres e Paris onde trabalhavam imensas pessoas que moravam nas periferias, mas que não iam de carro para os locais de trabalho. Iam de carro apenas até à entrada e aí tomavam um meio de transporte público até ao local de trabalho. -----

----- A terminar, perguntou ao Sr. Vice-Presidente da Câmara se uma solução desse tipo estava a ser encarada ou se se previa que viesse a sê-lo. -----

----- **O Deputado Municipal Ricardo Chaves (PSD)**, no uso da palavra, disse que apenas desejava fazer quatro simples perguntas à Câmara Municipal de Lisboa. -----

----- A primeira pergunta prendia-se com um facto que foi ali devidamente suscitado, que tinha a ver com o custo/benefício de qualquer obra lançada em Lisboa, e desejava que a Câmara esclarecesse se em termos de custo/benefício a obra em debate era de alguma forma comparável com a estação do Metro no Terreiro do Paço. É que estavam perante uma obra que custava 15 milhões de euros, enquanto que o custo da obra relacionada com a estação do Metro, embora ainda não devidamente avaliada, sabia-se que ia já bastante para lá dos 50 milhões de Euros! -----

----- A segunda pergunta, um pouco na mesma linha, era no sentido de saber se existiam ou não estacas, elementos desconhecidos ou outro factor qualquer que pudesse levar a desvios brutais na execução do túnel. Nesse aspecto Lisboa devia aprender com os erros, independentemente de quem os cometia, a experiência que tiveram no Terreiro do Paço não foi agradável, portanto a questão era saber se os terrenos desta obra eram ou não conhecidos por forma a que a orçamentação fosse fidedigna e realista, e não inconsciente como seria uma orçamentação que não tomasse em linha de conta o terreno onde a obra iria ser feita. -----

----- A terceira pergunta, relacionada com uma questão ali levantada pelo Deputado Municipal Silva Dias, tinha a ver com o escoamento das águas dentro do túnel. Não era arquitecto ou engenheiro, não percebia nada da parte técnica, era um mero utilizador dos túneis que existiam e dos que vierem a existir, e como utilizador de túneis desejava ser informado se iria ser utilizado o mesmo sistema de escoamento de águas dos túneis da Av. da República, porque, se ia ser utilizado o mesmo sistema, mesmo só como utilizador entendia que tinha toda a legitimidade para pedir que não fosse, já que sempre que chovia um pouco mais os túneis da Av. da República se inundavam. Este túnel era bastante grande, portanto haveria ali um problema complicado, seria um novo rio naquela zona. -----

----- A quarta e última pergunta tinha a ver com uma questão que estava certo o Executivo estaria com capacidade para esclarecer, mas dirigia-a também aos

Deputados Municipais. Foi ali levantado o problema das pessoas que entravam ou saíam de Lisboa, portanto desse fluxo que iria atravessar o túnel. Por acaso, toda a sua vida morara na Estrela e morava agora na Freguesia de Santa Isabel, pelo que era lisboeta e lisboeta como ele havia muitos milhares que tinham que se deslocar para a zona da Av. da República ou para a zona do Campo Grande que toda a vida conheceram um trânsito imenso, que essencialmente era provocado na Rua Artilharia um e na Rua Castilho, e então quando falavam desse da Rua Castilho estavam a falar de um trânsito que normalmente chegava à margem da cidade na zona da Av. Infante Santo, onde viviam muitos milhares de lisboetas. -----

----- Portanto, a sua pergunta, a esse nível, dividia-se em duas: a primeira era quanto ao impacte desse trânsito transversal, que lhe parecia evidente mas desejava ter também uma resposta mais técnica; e a segunda era se haveria ali consenso ou não que esses também seriam lisboetas. -----

----- **O Deputado Municipal Rui Paulo Figueiredo (PS)**, no uso da palavra, disse que estavam ali para debater um projecto importante e uma obra importante para a Cidade de Lisboa, mas, de facto, não podia deixar de reparar que o orador anterior formulara ali algumas perguntas que não tinham nada a ver com a matéria em debate. Se calhar seriam mais apropriadas para o Eng<sup>o</sup> Ferreira do Amaral que projectara a obra que tinha referido. Mas aquilo que o PS pretendia era que se centrassem apenas e só no debate da matéria em questão, que não o desqualificassem porque as pessoas esperavam que se centrassem na apreciação de problemas concretos para a cidade e não noutros *fait divers*, ainda pior cima incorrectamente colocados e com destinatários errados. -----

----- Disse, depois, que o Sr. Vice-Presidente os tinha informado que já houve uma prorrogação de prazo para apresentação das propostas, assim como informara também que aquilo que tinha sido colocado a concurso permitiria soluções e propostas alternativas apresentadas pelos concorrentes, e naturalmente que essas soluções alternativas – pelo que percebera era um concurso de concepção/construção uma vez que admitia essas alternativas – teriam tempos de construção diferenciados. -----

----- A sua pergunta era se a Câmara calculara, face às diferentes propostas que poderiam aparecer e aos estudos técnicos que foram feitos, quais os tempos mínimos e máximos para a execução da obra, isto sem contar com as condições externas à própria execução, como climatéricas por exemplo, que poderiam fazer ou não deslizar os prazos. -----

----- Naturalmente uma obra desta dimensão traduzir-se-ia em grandes impactes na circulação do trânsito e na vida das pessoas que viviam e trabalhavam naquela zona, pelo que desejavam saber também se já estavam estudadas e projectadas medidas concretas para minorar esses constrangimentos e quando as poderiam conhecer. -----

----- **A Deputada Municipal Isabel Castro (PEV)**, no uso da palavra, disse que o projecto, como o Sr. Vice-Presidente da Câmara compreendia, não era pacífico. -----

----- Era óbvio que a questão dos custos tinha que ser considerada porque estavam a falar duma parcela extremamente importante do Orçamento da Câmara que ficaria

refêm dessa obra, e por isso impossibilitava a execução dum vasto conjunto de obras importantes para quem vivia na cidade. -----

----- Disse, depois, que foi avançado pelo Sr. Vice-Presidente da Câmara que esta obra fazia parte de uma visão global que a Câmara tinha para a mobilidade – proposta que a existir teria que significar sustentabilidade na mobilidade – e a verdade era que, independentemente de medidas pontuais, que naquela hierarquia eram seguramente de menor importância, embora positivas, no Bairro Alto, independentemente daquilo que o Sr. Presidente da Câmara anunciara publicamente que era totalmente contrário a essa sustentabilidade que seria a redução da linha do comboio de Cascais, o certo era que estavam a fazer a discussão da construção dum túnel não tendo visão nenhuma sobre qual era o pensamento do Município para garantir uma mobilidade sustentável. Ou seja, tendo em conta que era preciso melhorar a qualidade do ar, que era preciso reduzir o ruído e que era preciso, ao contrário do que a proposta sugeria, atirar para fora da cidade os carros. -----

----- Portanto, a primeira pergunta que fazia era que estudos de tráfego, que estudos de ruído comparativos e que estudos da qualidade do ar foram feitos, já que certamente teriam sido mas não foram apresentados à Assembleia Municipal. -----

----- Em segundo lugar, do ponto de vista global do investimento financeiro, desejava saber também o que significava esta obra em termos percentuais no conjunto do Orçamento anual do Município. -----

----- Em terceiro lugar, tendo o subsolo da cidade características muito específicas, não via os estudos geológicos – pelo menos não tinham sido enviados – que naturalmente uma cidade sísmica, por razões acrescidas, teria que ter. -----

----- Em quarto lugar, uma questão que não era de somenos numa intervenção tão agressiva quanto esta, quer do ponto de vista paisagístico, quer do ponto de vista de mexer num dos raros grandes espaços verdes da cidade que era o Parque Eduardo VII, não era aceitável que um estudo destes não tivesse uma avaliação prévia de impacte ambiental. Desejava que fosse informado o que foi ou não feito sobre essa matéria, porque nada tinha sido apresentado. -----

----- Por fim, disse que sendo suposto que estavam a falar de mobilidade, não deixava de ser estranho que se quisesse atirar carros para fora de cidade e se encontrassem formas de facilitar a sua entrada, porque, manifestamente, aquilo que a exposição inicial confirmara era que esta proposta era para facilitar a entrada de carros no centro da cidade. Não estavam a falar de criar condições de estacionamento na periferia, aliás o próprio estudo era contraditório porque de algum modo dizia isso e depois assumia-se que o parque de estacionamento era um parque numa zona central e habitada. -----

----- Portanto, havia ali contradições muito grandes que gostaria de ver explicitadas. ---

----- **O Deputado Municipal Carlos Marques (BE)**, no uso da palavra, disse que como dizia o ditado popular, “gato escaldado de água fria tem medo”. E referia isto porque estavam ainda sem saber quanto iriam pagar pelo erro de uma decisão política que tinha a ver com o facto de se ter mexido numa estabilidade secular existente em parte da Baixa da cidade, pois, segundo aprenderam, as lamas chegavam até à Praça Marquês de Pombal. Havia um equilíbrio ecológico próprio, portanto ao mexer-se

naquilo para se fazer um túnel criavam-se destabilizações. Aliás, discordava de notícias vindas a público de que os buracos que se abriram nos últimos dias, na Baixa, haviam sido provocados pelas chuvas, porque tinha chovido muito em Lisboa nestes séculos desde que o Marquês de Pombal reconstruía a cidade, houve grandes inundações mas nunca abateram terrenos ali como agora estava a abater, o que significava que estava a haver movimentos no subsolo daquela zona que tinham a ver com isso. -----

----- Por conseguinte, a pergunta era muito simples: quais eram os estudos geológicos sérios, seguros, que apontavam que não iam entrar num novo “buraco”. -----

----- Este era um problema sério em relação ao qual era preciso que tivessem garantias. É que se ia mexer justamente no sítio onde começava a sustentabilidade da parte que ia até à zona histórica da Baixa da cidade. -----

----- Disse, depois, que viram na apresentação cortes transversais de várias áreas e de várias zonas do túnel, mas não viram nenhum corte longitudinal. Ou seja, não viram como era a curva do túnel ou como seria ela feita, e esse era um problema sério. Já ali tinha sido dito pelo Deputado Municipal Silva Dias que estavam a mexer numa zona de colinas, portanto uma zona de montanhas e vales, e ao fazer-se isso ficavam com um sifão lá em baixo o que era um problema muito sério. -----

----- Apenas dava um exemplo de uma obra mal feita em Lisboa: os túneis do Campo Grande. Fazia diariamente o trajecto Praça Duque de Saldanha/Telheiras e era rara a segunda-feira que à saída de um dos túneis do Campo Grande não estavam um mupi, uma árvore ou um candeeiro deitados abaixo. Isto porque, na sexta-feira à noite ou no sábado as pessoas ficavam um pouco mais animadas e depois os carros saíam das rampas e “voavam” por ali. Portanto, sem um corte longitudinal não conseguiam perceber este problema. -----

----- Por outro lado, também nada se referia quanto a um problema técnico que a construção deste túnel tinha, que era o atravessamento do Metro. O Metro, na zona da Praça Marquês de Pombal, era uma obra de grande profundidade e de grande importância como todos sabiam, e era importante que se dissesse como era que o túnel passava por aí. Por cima do Metro? Por baixo? Como? Era importante que isso fosse explicado. -----

----- Sobre o problema do impacto ambiental, disse que já outros fizeram a pergunta pelo que apenas a reforçavam já que entendiam que se tratava de uma questão fundamental. -----

----- Disse, ainda, que na última campanha eleitoral o Bloco de Esquerda, entre as várias propostas, apresentara uma concreta para ajudar a desanuviar o trânsito, proposta essa que, no seu entendimento, não tinha os inconvenientes deste túnel, e que apontava no sentido de que em vez de se facilitar se dificultasse a entrada em Lisboa, porque esta medida apresentada pela Câmara era contraditória nessa matéria, por exemplo, com as justificações dadas na última reunião em relação ao Bairro Alto. A proposta do Bloco era no sentido de facilitar a saída de Lisboa com um túnel que começava a meio da Av. da Liberdade a escoar para a Av. Fontes Pereira de Melo sem passar pela Praça Marquês de Pombal, e na Av. Fontes Pereira de Melo, porque aí o

Metro era baixo, podia fazer saída para a Av. António Augusto de Aguiar e inclusive também para um parque de estacionamento. Alguns engenheiros e arquitectos estudaram a questão e fizeram essa proposta, que, aliás, tinha sido apresentada na Ordem dos Arquitectos. -----

----- Certamente que a Câmara tinha estudado a proposta que apresentara e por isso a sua pergunta era se ela facilitava mais o trânsito, se era mais cara ou mais barata e também do ponto de vista dos impactes quais os que tinha. Se a Câmara fizera isso gostariam de saber para conhecer porque estavam contra essa outra solução apresentada pelo Bloco, que lhes parecia bastante mais eficaz. -----

----- **O Deputado Municipal Ferreira Pereira (PPM)**, no uso da palavra, disse que apenas desejava que a Câmara informasse de quem iria ser a responsabilidade pelos estudos geológicos. Já ali foi referido o problema ocorrido na estação do Metro no Terreiro do Paço, e lembrava apenas que o facto de se ficar espantado com o aparecimento de uma língua de areia naquela zona era como alguém chegar ao Polo Norte e ficar espantado por encontrar gêlo ou chegar ao deserto do Sara e ver areia. De facto, isso não era mais do que uma tentativa de responsabilização do empreiteiro, e convinha que neste caso, em que não iriam atravessar propriamente línguas de areia mas iriam atravessar basaltos mais ou menos deteriorados e depois terrenos arenosos já a caminho da Praça Marquês de Pombal, que houvesse uma responsabilização efectiva e inequívoca do empreiteiro relativamente a essa questão. -----

----- **O Deputado Municipal Bruno Rolo (PCP)**, Presidente da Junta de Freguesia da Ameixoeira, disse que independentemente das questões técnicas havia outras matérias que importava conhecer e discutir, como sejam os critérios. Já andavam desde o início do mandato a tentar estabelecer critérios com o Executivo municipal, mas parecia que não conseguiam acertar os critérios em termos de coisas tão diferentes como a questão dos protocolos e agora a questão da construção dos túneis. -----

----- Isto porque achara curioso o Sr. Vice-Presidente ter comentado, e muito legitimamente, que era contra a construção do túnel junto ao Colombo com os dois sentidos, mas que era a favor da construção desse mesmo túnel apenas com o sentido da saída de Lisboa para escoamento do trânsito da cidade. -----

----- Ora, tendo em conta a posição do Sr. Vice-Presidente relativamente a esse túnel, gostava de perceber qual a razão porque no caso do túnel que agora estavam a discutir, que iria directamente ao coração da cidade, o critério não era o mesmo. Ou seja, um túnel central da cidade seria para entrada e saída de veículos, enquanto que outro numa zona mais periférica, como era o caso do Colombo, o Sr. Vice-Presidente já não concordava que fosse para entrada e saída mas apenas para saída. -----

----- Solicitou depois ao Sr. Vice-Presidente que fizesse o ponto da situação sobre a questão relacionada com o eixo Norte/Sul, porquanto sendo uma estrutura que era de âmbito mais abrangente pensava que teria prioridade até porque já tinham alguns estudos que viabilizariam muito mais depressa a sua execução do que propriamente aquilo que estavam a discutir agora. -----

----- Terminado o ciclo de perguntas, o **Senhor Presidente** deu a palavra ao Sr. Vice-Presidente da Câmara para responder às questões colocadas. -----

----- **O Senhor Vice-Presidente da Câmara**, no uso da palavra para responder aos pedidos de esclarecimento, começou por aludir à intervenção do Deputado Municipal Silva Dias dizendo que, de facto, o vídeo não era muito rigoroso. Mas devia elogiar a equipa que o fez porquanto, em pouco tempo, pegara num trabalho notável que foi desenvolvido pela equipa do Prof. Delgado Domingos sobre a Cidade de Lisboa, e adaptara-o para fazer a ligação a essa componente subterrânea. Não era uma parte do projecto como não era uma parte do processo do concurso, mas sim um elemento adicional que entenderam que podia ser útil para visualizar o que poderia ser no futuro esse túnel. Poder-se-ia dizer que as tecnologias actuais permitiam fazer melhor, eventualmente sim, mas não sabia com que custos e com que tempo. Por isso, elogiava a equipa que fizera este trabalho, que realmente pensava ser informativo suficiente mas não tinha a pretensão do rigor do traço à escala de um para um. -----

----- Quanto à alusão de que os edifícios estavam mal colocados, disse que não sabia se estavam ou não porque, como referira, isso vinha do trabalho anteriormente desenvolvido, mas não queria entrar nisso porque não era relevante para a questão. ----

----- Sobre outros pormenores apontados, disse que tinha toda a razão, mas se numa planta o sentido de circulação estava trocado, obviamente seria objecto de correcção e não seria por aí que haveria problemas. -----

----- Relativamente aos pendentes superiores a 9%, disse que só nalgumas rampas de entrada e de saída e não propriamente dentro do túnel. -----

----- Disse, depois, que o Deputado Municipal Silva Dias referira regras que estabeleciam pendentes máximas de 3% a 4%, ao que respondeu que não existiam regras dessas para áreas urbanas. Nas auto-estradas e vias com essas características todos sabiam que existiam pendentes máximas de 4%, mas, como era sabido, a própria A5, a seguir ao Viaduto Duarte Pacheco, tinha uma pendente de 9% e como tal não podia ser classificada como auto-estrada. Essas regras existiam claramente a nível internacional feitas, mas a nível urbano não existiam. Pessoalmente tinha visto vários estudos, vários trabalhos que foram feitos de determinados túneis urbanos, obviamente que quando se podia ir para declives mais suaves ia-se com certeza, agora em cidade com a fisiografia que Lisboa tinha, não havia muito volta a dar. -----

----- Acerca da pergunta porque era que a cidade se colocava do lado dos mais fortes, do lado da “lata”, disse que como referira e tentara fazer perceber isso no último *slide* que apresentara, fazia guerra aos utilizadores do veículo individual, não era apologista disso e tentara mostrá-lo. Tentara mostrar que a aposta de fundo, a tal macro-escala de intervenção, era no sentido de eliminar o actual fluxo automóvel que existia em direcção à Cidade de Lisboa, promover cada vez mais e concertar medidas, face ou não a uma eventual Autoridade Metropolitana de Transportes, para efectivamente se inverter a tendência que vinha sendo constatada de diminuição da procura do transporte público. Mas entendia que havia soluções de intervenção que teriam que ser feitas independentemente disso. Ou seja, se amanhã se conseguir sustentar o volume, não o caudal, do tráfego que vinha da A5 e da Ponte 25 de Abril, isso traduzia-se, eventualmente, em maior ou menor tempo em que esse volume vinha. Se o volume fosse menor não queria dizer que a intensidade desse volume, isto é o caudal, fosse

menor. Sempre haveria necessidade de melhorar as condições de circulação quando a intensidade fosse maior, estava a falar das horas de ponta porque era aí que sabiam que havia os maiores problemas de ruídos e os maiores problemas de poluição. -----

----- Ainda sobre a intervenção do Deputado Municipal Silva Dias, pediu que lhe perdoasse mas tinha que lhe fazer uma correcção, até porque tinha a ver com a área hidráulica que era a sua especialidade: de facto, um sifão era algo que subia e descia, não era algo que descia e subia. -----

----- Relativamente a altas percentagens de enxofre, disse que os óxidos de enxofre, assim como os óxidos de azoto, os compostos orgânicos voláteis e o ozono, todos esses parâmetros eram objecto do estudo ambiental que estava a ser feito. -----

----- Disse, ainda, que o Deputado Municipal Silva Dias tinha toda a razão quando falara na questão das alternativas, especialmente na ligação da A5 ao eixo Norte/Sul, subscrevia isso. Era algo em que estavam a trabalhar, mas também era algo que sem prejuízo do desenvolvimento dessa solução que reputavam como necessária, entendiam que esta obra não deixava de ser compaginável e igualmente urgente. -----

----- Relativamente ao que foi referido pelo Deputado Municipal Rodrigo Moctezuma quanto aos parques dissuasores, disse que a Câmara ia conseguir fazer dois grandes parques na Cruz das Oliveiras, no alto do Parque de Monsanto. Do lado norte, ou seja do lado das antenas, junto ao estabelecimento prisional de Monsanto, e do lado mais a sul onde estavam as antenas da Força Aérea. Eram zonas vazias, zonas onde não havia arvoredo que podiam ter um melhor uso, e estavam convictos que, se pegasse bem como desejavam, esses parques de estacionamento dissuasores poderiam deixar de ter um carácter provisório ficando lá definitivamente no final da obra. -----

----- Estava convicto que durante a obra esses parques seriam necessários, as pessoas com certeza os procurariam até porque os transportes a partir deles para o centro da cidade seriam de borla. Era isso que desejava, como também que essas medidas ficassem perenes para além da obra. -----

----- Ainda sobre parques de estacionamento, disse que já se reunira com quase todos os Presidentes de Junta – ainda não se reunira com todos, do que pedia desculpa porque não teve tempo para o fazer – e até hoje não houve nenhum que não lhe tivesse colocado, em primeiro ou em segundo lugar das prioridades, o problema do estacionamento. Havia muitas zonas de Lisboa ainda carentes, zonas onde as pessoas que lá viviam não tinham lugares de estacionamento suficientes, pelo que ao criar estacionamento em que privilegiavam os residentes não era chamar mais pessoas para o centro da cidade. -----

----- Por outro lado, não podiam ser contraditórios! Se queriam trazer pessoas para a cidade porque Lisboa estava a ser desertificada, o que não podiam era ser exagerados, não passar do oito para o oitenta. Mas em questão de estacionamento estavam ainda com um défice de várias dezenas de milhar, tinham esses números e estavam a trabalhá-los. -----

----- Sobre as quatro questões levantadas pelo Deputado Municipal Ricardo Chaves, começou pelas referentes ao custo/benefício e a estação do Metro, tendo dito que não queria comparar as coisas. Algumas das intervenções ali feitas foram no sentido de



dizer que era um peso grande no Orçamento da Câmara, seria grande mas de qualquer modo seria distribuído pelos anos de 2003 e 2004, a Câmara apostava a que efectivamente houvesse rigor na aplicação dessas despesas. Era verdade que elas tinham algum peso, se calhar dividido por dois anos não seria demasiado pesado no Orçamento que todos conheciam a par do investimento, mas, de qualquer modo, queriam apostar no rigor e na fiscalização. Portanto, estavam fortemente empenhados para que houvesse uma fiscalização estreita, apertada, desde o primeiro momento para que não houvesse lugar aos tais imprevisíveis. -----

----- Mas era óbvio que situações de força maior estavam sempre contempladas na legislação. Podia haver, de facto, uma catástrofe, um acontecimento anormalmente raro que pudesse determinar o atraso. Estariam atentos a isso. Mas fora as situações de força maior previstas na lei, estavam preparados para fazer um cerco apertado ao construtor por forma a não haver deslizamentos, quer de prazo, quer de custo. -----

----- Ainda sobre a questão do custo/benefício, disse que nesta obra, como quaisquer obra de custo/benefício, não era fácil atender aos chamados custos intangíveis, que eram aqueles que podiam decorrer de uma melhoria da qualidade de vida, da diminuição do *stress*, da diminuição do ruído, da diminuição de doenças alérgicas provocadas pela poluição. Era difícil! Estavam convictos que este investimento era globalmente bom para a cidade, com um cariz fortemente ambiental no sentido de diminuir o ruído, diminuir a poluição, melhorar o padrão de circulação e diminuir a energia consumida nos transportes. -----

----- Mas dificilmente, como se veria nas análises de custo/benefício, se poderia valorar devidamente os custos chamados intangíveis. -----

----- Quanto à pergunta se havia algum dado que no decurso das obras poderia implicar um adiamento ou trabalhos a mais, disse que esse perigo existia sempre que se faziam obras subterrâneas, porquanto se não via totalmente aquilo que lá estava. Contudo, neste caso, diria que esse risco estava minimizado. Não tinham ainda concluída a carta geotécnica da cidade, algo que iriam querer concluir a muito breve prazo, que poderia dar um melhor suporte de construção, fosse de viadutos, fosse de edifícios ou de outra coisa qualquer. -----

----- No entanto, neste caso, tinham elementos que vinham dos trabalhos de prospecção que já haviam sido feitos há 10 ou 11 anos, aquando do projecto anterior, como também de algumas sondagens mais recentes e de informação de construções que foram feitas no local. -----

----- Para além disso recordava que este túnel passava bastantes metros acima do túnel ferroviário para Campolide. Também aí houve uma oportunidade para conhecer o subsolo. Havia um conhecimento relativamente bom, se bem que a Carta Geotécnica de Lisboa não estivesse publicada. Lisboa era uma zona que, em termos de solos, era extremamente heterogénea, havia um pouco de tudo como ali tinha sido referido, e bem. Sabiam o que era expectável encontrar naquela zona e, portanto, acreditavam que desse ponto de vista não iriam ter surpresas. -----

----- Todavia, tendo Lisboa um subsolo extremamente heterogéneo como referira, não queria dizer que dum sítio para o outro não pudesse haver uma variante. Contudo,

nada de formações do tipo daquelas do túnel do Terreiro do Paço, onde, como se sabia, o número oficial dos trabalhos a mais já ultrapassava o preço base da obra. -----

----- Era certo que também torcia para que o túnel do Terreiro do Paço fosse viável, poderia era ter um custo adicional. Isso seria razão suficiente para se abdicar de fazer o túnel? Pessoalmente pensava que não, mas era óbvio que essas questões de custo/benefício tinham sempre algo de relativo nesse tipo de infra-estruturas. -----

----- Por outro lado, estariam também atentos a que o problema do alagamento sistemático como no túnel da Av. da República não se verificasse. Era hoje reconhecido, até pelos serviços que acompanharam essa obra, que tinha havido uma deficiência de concepção e de construção. Estariam atentos para que isso não ocorresse neste caso. -----

----- Relativamente ao acondicionamento da circulação na zona envolvente, especialmente nas perpendiculares à Rua Joaquim António de Aguiar, disse que seriam extremamente benéficas. Aliás, bastava ver os casos que aconteciam presentemente de grande congestionamento de trânsito na Rua Artilharia Um, na Rua Castilho e outras para se verificar que seguramente iriam beneficiar bastante as condições de vida nessa zona. -----

----- Passando às questões levantadas pelo Deputado Municipal Rui Paulo Figueiredo, disse que este questionara se os tempos de execução diferenciados que as soluções alternativas que um projecto de concepção/construção previa poderiam acarretar também prazos diferenciados, e em relação a isso a resposta era não! Ou seja, este era um concurso de concepção/construção, tinha uma solução base em relação à qual os concorrentes tinham de responder, mas eram admitidas algumas variantes: se um concorrente quisesse pensar numa saída adicional para a Rua Castilho, se quisesse variar um pouco a largura – obviamente sempre para melhor e não para pior – usar outro tipo de material, outra técnica construtiva ou outra técnica de ventilação forçada, era livre de fazer isso. Obviamente, a Câmara ajuizaria depois qual a melhor solução. -

----- De qualquer forma, o prazo não era dependente das soluções alternativas. -----

----- Sobre a fiscalização, disse que nem sempre existiam vantagens na contratação de empresas de fiscalização. Neste caso estavam a apostar que fosse uma equipa dos serviços a fazer de perto o acompanhamento para que houvesse uma resposta directa do construtor junto do próprio Executivo camarário e não houvesse aso a prolongamento no espaço. Isto porque também tinham a ideia que qualquer obra, fosse o buraco da Rua da Prata ou outro qualquer, causava sempre impactes negativos, necessariamente. Mas sabiam também que aquilo que pesava mais nos impactes era a sua persistência e, portanto, quanto menos tempo durasse a obra menor seria o impacto. -----

----- Aludindo à intervenção da Deputada Municipal Isabel Castro, disse que já tinha dado uma nota sobre o peso da obra em termos orçamentais, e sendo certo que esse peso era grande, também era certo que o que a Câmara poupava este ano nos telemóveis já dava para pagar uma boa parte deste túnel. Diria que era preciso haver decisões, esta era uma decisão da Câmara e teriam que ser mais criteriosos no dinheiro que era de todos. -----

----- Obviamente tinham consciência que esta aposta tinha algum peso, não seria das que tinham maior peso na Câmara ao longo dos anos, mas, no entanto, teriam que ter um Orçamento de rigor e uma gestão rigorosa no acompanhamento dessa obra. -----

----- Sobre a pergunta relacionada com a mobilidade/sustentabilidade que estudos, disse que estudos da qualidade do ar, do ruído e de sismos, eram conhecidos. Diria que pior do que não ter estudos era ter estudos e não lhes ligar, porque isso foi o que aconteceu no Terreiro do Paço. De facto havia estudos, mas eles não foram devidamente tidos em conta! Mas todos os estudos e toda a informação que existia para a construção deste túnel, a Câmara tinha-os em conta, isso garantia. -----

----- A sismologia da região de Lisboa era conhecida de há muito, sabiam exactamente em que zona sismológica estavam integrados, sabiam o que isso queria dizer em termos de processo construtivo e de solução construtiva, sabiam o suficiente para não terem surpresas no subsolo. -----

----- Disse, ainda, que as questões da qualidade do ar estavam a ser feitas e atempadamente feitas, ou seja, os resultados estariam prontos antes do início das obras e, portanto, as soluções dos filtros da tal ventilação forçada seriam incorporadas de forma atempada no projecto. -----

----- Ainda sobre a mobilidade/sustentabilidade, disse que esta obra, como qualquer outra que se inseria na vida da cidade, não poderia deixar de estar enquadrada nesse pano de fundo de integração na questão da mobilidade geral, e isso iriam desenvolver rapidamente em concertação com outras entidades num plano muito geral de acessibilidades e de mobilidade geral na Cidade de Lisboa, que contemplasse o rodoviário, o ferroviário, os diversos meios de transporte, os parques de estacionamento, tudo isso. Portanto, um plano que seria um instrumento de apoio à gestão! Era isso que também estavam a fazer e, obviamente, seria sempre essa tónica de sustentabilidade no sentido de minimizar os custos energéticos na cidade, de promover o uso de veículos não poluentes, de proteger certas zonas mais afectadas da cidade e de fazer uma articulação mais perfeita entre parques dissuasores e outros meios de transporte. Estavam a fazer isso com o Metropolitano, essa era uma preocupação e não viam que esta obra ficasse desenquadrada dessa atitude. -----

----- Sobre as críticas de que esta obra iria facilitar a entrada de carros na cidade, disse que compreendia mas não concorda com esse ponto de vista. Para já não falar na saída, questão que poucos teriam referido, era seu entendimento que esta obra iria facilitar imenso a saída de Lisboa, portanto aí era inequívoca a vantagem da obra. Mas para a entrada também! -----

----- Disse que tinha ficado com a ideia que o Deputado Municipal Silva Dias o tinha entendido quando, há pouco, referira aquelas palavras sobre o que era uma diferença entre volume e caudal e de quantidade de veículos e de intensidade de tráfego, que eram coisas diferentes. Portanto, diria que os pontos de controlo do volume de tráfego na cidade não estavam no túnel da Praça Marquês de Pombal mas sim a montante, já que começava a haver entupimentos a três, quatro ou cinco quilómetros da Ponte 25 de Abril ou a três ou quatro quilómetros do Viaduto Duarte Pacheco. Aliás, os veículos que entravam hoje na Praça Marquês de Pombal eram regulados pela

semaforização e não pelos veículos que saíam de Cascais. Por isso, era o controlo do caudal e não o controlo do volume. -----

----- No tocante à questão colocada pelo Deputado Municipal Carlos Marques sobre o túnel do Terreiro do Paço, disse que os números que referida há pouco eram números conhecidos. O Deputado Municipal Ricardo Chaves referira que já remontavam a mais de 50 milhões de euros, sabia que os trabalhos a mais, oficiais, já ultrapassavam os três milhões de contos que era o valor base do concurso, mas era certo que essa obra ainda iria custar muito mais. No entanto, se lhe perguntasse se essa seria uma razão suficiente para se abandonar o projecto, diria que se calhar não era, mas era preciso pensar o problema. O que dizia era que se tivessem sido acautelados e tidos em conta elementos informativos de base, que já existiam à data do projecto, se calhar poderiam ter sido bastante minimizados esses custos e aqueles impactes. -----

----- Sobre a questão dos abatimentos que se verificaram nos últimos dias, disse estar convencido que não tinham a ver com a questão dos solos mais lodosos da Baixa Pombalina. Aconteceram, e tivera ocasião de apurar as causas de cada um deles, todos ou quase todos por razões de envelhecimento. Lisboa é uma cidade antiga, tinha colectores que foram feitos este ano, colectores que foram feitos à 10 anos e outros há quase 100 anos. A vida útil dos colectores geralmente não ultrapassava os 30 anos, 30 anos em que se escoavam águas bastantes agressivas, por vezes estavam assentes em fundações que não eram muito estáveis, mas diria que em todos os casos se tratava de condutas com bastante uso, que uma circunstância, agora meteorológica conjuntural, facilitara, se calhar, a ruína de alguns deles. Todavia, para acautelar situações dessas, a Câmara iria abrir, ainda este ano, um concurso para a elaboração do Plano Geral de Drenagem de Lisboa, que nunca foi feito. -----

----- É que, de facto, era fundamental ter o cadastro das infra-estruturas do subsolo, era importante terem concluído a Carta Geotécnica da Cidade e era preciso ter os meios de simulação matemática para detectar em cada instante onde estavam os pontos de estrangulamento da rede, onde estavam as necessidades prioritárias de intervenção, para que se pudessem planear as intervenções e não andassem a tapar buracos aleatoriamente como vinha sucedendo. Essas coisas demoravam o seu tempo, mas mais valia começar agora do que não fazer. -----

----- Quanto ao perfil longitudinal, pergunta que agradeceu, disse que tinha o desenho feito para mostrar mas disse à sua assessora para não se mostrar e explicava porquê. Começara a trabalhar há muitos anos e uma das obras que fez foi justamente um sifão, esse sifão parecia muito inclinado, e uma pessoa que o ensinara a trabalhar e por quem tinha grande respeito perguntou-lhe: “esse perfil está distorcido ou não distorcido?” respondera “está distorcido” e a resposta foi “então mete-o não distorcido”. E porque o perfil que tinha para mostrar era um perfil distorcido disse “vamos tirar isto porque senão vai dar confusão”. -----

----- É que, de facto, pessoas que não estavam habituadas, por formação técnica específica, a ver essas peças desenhadas poderiam ser induzidas em erro. Mas tinha o perfil para mostrar, um perfil distorcido o que queria dizer que a escala vertical era diferente da escala horizontal, mandara-o retirar para não fazer confusão mas podia

mostrá-lo para que não houvesse essa leitura errónea da questão. Aliás, chamava a atenção que um perfil com escalas diferentes na horizontal e na vertical por vezes induzia em erro, o que era perfeitamente normal inclusive para engenheiros que trabalhavam nessa matéria. -----

----- Sobre o atravessamento do Metro, disse que obviamente tiveram o cuidado de conhecer em pormenor as características: por onde andava, a que cotas andava, inclusive quais as características que eles encontraram na sua execução, que eram também elementos adicionais de informação muito válidos para a Câmara. E podia dizer que sabia bem essa hipótese alternativa que foi levantada de ligação entre a Av. da Liberdade e a Av. Fontes Pereira de Melo, porquanto também essa hipótese mandara estudar e disseram-lhe que era completamente impossível já que teria que ir a uma grande profundidade, portanto seria uma obra muito cara e complicada. -----

----- Quanto a questões de estudos geológicos colocadas pelo Deputado Municipal Ferreira Pereira, disse que percebera das suas palavras que conhecia bem os problemas da cidade nessa área, a heterogeneidade dos solos, a questão dos basaltos e dos solos arenosos, portanto estavam convictos justamente que eram bons solos para trabalhar. Os índices friáticos não existiam praticamente, não existia de informações antigas da cidade nenhum indicador de que fosse heterogéneo naquela região de implantação e, portanto, estavam em crer que não teriam surpresas nessa matéria. Aliás, como referira, houve sondagens no passado para o túnel entre as Amoreiras e a Praça Marquês de Pombal, e já mais recente foram também feitas algumas prospecções na zona do traçado deste túnel. -----

----- Sobre as questões levantadas pelo Deputado Municipal Bruno Rolo, disse que aquilo que estava previsto no PDM era um túnel, junto do Colombo, na continuidade da Av. Lusíada para ligar à radial de Benfica. Mas a radial de Benfica já tinha hoje um traçado que ia de encontro à Segunda Circular, junto ao Estádio da Luz, e, nesse caso, fazendo uma leitura do que se passava no local não fazia sentido que houvesse duas entradas em paralelo na cidade. A entrada maior seria de certeza pela radial de Benfica, quem queria ir para a Av. Lusíada iria como já ia hoje pela superfície, fazia a rotunda e entrava na Av. Lusíada, mas já para sair daria mais jeito facilitar o escoamento. O túnel estava no PDM, mesmo assim podiam não o fazer, contudo tomara a decisão de o fazer mas só para saída. -----

----- Quando ao eixo Norte/Sul disse que o estudo de impacte ambiental já tinha sido completado, o Instituto das Estradas de Portugal tinha esse estudo feito mas excluía a parte de intervenção da Câmara que era o grande viaduto sobre a Av. Padre Cruz e a Alameda das Linhas de Torres. Simplesmente não bastava fazer o estudo de impacte ambiental, havia todo o processo de avaliação de impacte ambiental, discussão pública, etc., que terminara agora e a última informação que tinha era que, uma vez concluído o processo de avaliação de impacte ambiental, estava tudo em condições para se promover o concurso, ainda antes do fim do corrente ano. -----

----- Findo o período de perguntas e a resposta da Câmara, o **Senhor Presidente** abriu o ciclo destinado às intervenções dos partidos, por ordem decrescente. -----

----- **O Deputado Municipal Nelson Antunes (PSD)**, Presidente da Junta de Freguesia de São Sebastião da Pedreira, disse que desde que foi promulgada a lei que regia as empreitadas de valor superior a um milhão de contos, que obrigava os promotores a efectuar consultas públicas, pela primeira vez essa consulta pública foi realizada e pelo actual Executivo camarário. -----

----- De igual modo o assunto tinha sido discutido e apreciado tanto pelo Executivo da sua Junta de Freguesia como também pela Assembleia de Freguesia, tendo-lhes sido apresentado o projecto através de meios audiovisuais, tal como tinha sido apresentado hoje à Assembleia Municipal, pelos serviços do Gabinete do Sr. Vice-Presidente da Câmara, e por isso lhe estavam agradecidos. -----

----- Disse que o projecto não tinha sofrido qualquer contestação por parte dos partidos representados na Assembleia de Freguesia, e que a proposta apresentada pela Câmara influenciava grandemente a fluidez do tráfego, principalmente na sua freguesia, nomeadamente nas avenidas Fontes Pereira de Melo e António Augusto de Aguiar. -----

----- De facto, tanto os residentes como os trabalhadores que se deslocavam ao final do dia para localidades da outra margem do Rio Tejo ou para as dos concelhos da Amadora, Cascais, Oeiras e Sintra, desesperavam num pára/arranca constante, algumas vezes já a partir da Praça do Campo Pequeno, porque demoravam imenso tempo nos semáforos da Praça Marquês de Pombal, Rua Castilho e Rua Artilharia Um. Por isso provocavam congestionamentos a montante. -----

----- No entender do PSD, com a proposta em apreciação seriam privilegiados os transportes públicos e a circulação local, permitindo-se também que em toda a superfície fosse recuperada a vivência urbana dessa importante zona da cidade. -----

----- Com esta solução, os veículos que se dirigiam a outros destinos não entrando no túnel na Av. Fontes Pereira de Melo, tinham também a sua vida mais facilitada porque pela diminuição do número de viaturas à superfície seria menor o tempo de espera nos semáforos da Praça Marquês de Pombal. -----

----- Disse, ainda, que a fluidez na parte poente da freguesia também melhoraria com os três desnivelamentos da Rua Joaquim António de Aguiar, com óbvios benefícios para os residentes e utilizadores da zona. Ficariam unidos os dois troços da Rua Rodrigo da Fonseca e diminuído o fluxo de viaturas idas dessa rua para as ruas Artilharia Um ou Castilho. Aliás, actualmente quem atravessava a Rua Eng<sup>o</sup> Duarte Pacheco no cruzamento com a Rua Artilharia Um, tinha que ser um atleta de alta de competição já que a temporização dos semáforos para os peões era curta o que levava a que na maioria das vezes os peões não chegassem ao passeio oposto sem terem que fazer uma corridinha, mas se fosse uma pessoa alquebrada forçosamente ficaria no meio do trânsito. -----

----- Por outro lado, impactes negativos não se anteviam, tanto para os residentes como para todos aqueles que na freguesia trabalhavam. Os passeios da Rua Joaquim António de Aguiar teriam três metros e meio e neles seriam plantadas árvores, como também seriam melhorados os arruamentos envolventes ao túnel com o objectivo de

aumentar, isolar e humanizar os circuitos para os peões, visto que o trânsito ficaria muito mais fluído. -----

----- Referiu que o receio de impacte negativo no Parque Eduardo VII era quase nulo, pois seriam preservadas as árvores e melhorada a correspondência entre a estação do Metro da Praça Marquês de Pombal, a paragem dos autocarros da Carris na Rua Joaquim António de Aguiar e os autocarros da Vimeca que tinham as suas partidas e chegadas na Rua Engº Edgar Cardoso. Ao facilitar-se os percursos entre esses modos de transporte em virtude da diminuição de viaturas à superfície e de outra temporização dos semáforos, os benefícios eram evidentes para esses utentes, que representavam uma percentagem importante do número de peões na Praça Marquês de Pombal. -----

----- Quanto à execução da obra, disse que esperavam que os impactes negativos fossem o mais reduzidos possível e que as alternativas ao desvio do trânsito não sobrecarregassem exageradamente os residentes. Mas pensavam que o pequeno prejuízo seria compensado depois da inauguração da obra. -----

----- **O Deputado Municipal Modesto Navarro (PCP)**, no uso da palavra, disse que a proposta em debate era, na óptica do PCP, uma obra faraónica e de “regime” porquanto era inútil e causaria o caos com grandes prejuízos para a cidade durante a sua construção. -----

----- Não havia, como já tinha sido dito pelo seu colega de bancada, uma análise de custo/benefício, não havia um estudo geotécnico, o estudo de tráfego indicava que a maior percentagem que entrava na Praça Marquês de Pombal se dirigia à Av. Duque de Loulé e não à Av. António Augusto de Aguiar, que já era servida através da Praça de Espanha. -----

----- Havia prioridades que ainda não estavam resolvidas, mas chamava a atenção para a contradição entre esta obra, que como ali já tinha sido comprovado proporcionaria a entrada de mais algumas dezenas de milhar de carros na cidade, e as medidas de redução de estacionamento, como também ali já tinha sido referido, no Bairro Alto.----

----- Era óbvio que o túnel das Amoreiras foi um grave erro cometido – e não foi pela coligação de esquerda que esteve no poder na década de noventa – porquanto era efectivamente uma ratoeira. Trabalhava na zona, portanto podia testemunhar que toda a gente evitava entrar naquela ratoeira da entrada da cidade, torneavam pelas Amoreiras, iam para o Rato ou para qualquer outro lado, mas não queriam entrar no túnel porque quem ali entrava ficava lá metido durante muito tempo. -----

----- Portanto, era essa situação que ponderaram! Fizeram a avaliação da proposta e apresentaram uma recomendação no sentido da resolução do problema das saídas para a Rua Artilharia Um e depois para a Rua Castilho, ficando, assim, facilitada depois a entrada na rotunda da Praça Marquês de Pombal. -----

----- De facto, nesta situação que estavam a viver em que se impunham medidas de afastamento do trânsito da cidade, não fazia sentido que se fosse ali falar de parques dissuasores em Monsanto sem também transmitir o que traria em termos de impacte ambiental a criação desse hábito que naturalmente iria prejudicar fortemente o Parque de Monsanto, que era essencial para a cidade e que já sofria de pressões muito fortes.--

----- Era evidente que o estrangulamento e a acumulação do trânsito começava a três ou quatro quilómetros da cidade e, nesse sentido, antes do empenhamento nestas obras que vinham agravar a situação na cidade, mais valia que o Sr. Presidente da Câmara Municipal de Lisboa tomasse posse na Junta Metropolitana e interviesse na formação da Autoridade Metropolitana de Transportes, porque o problema do trânsito na Cidade de Lisboa resolvia-se era com medidas tomadas fora da cidade, com os grandes parques de estacionamento bem fora, até talvez fora do concelho, e na criação de uma rede de transportes que efectivamente servisse aqueles que tinham que vir para Lisboa. -----

----- Perguntou porque é que não se fez um debate público, antes, com a Ordem dos Engenheiros, a Ordem dos Arquitectos e outros interessados, e também porque não se fez um estudo de opinião. -----

----- Por outro lado, o auge desta obra, se realizada, iria coincidir com o Euro 2004, pelo que era bom que os Deputados Municipais, como representantes da cidade, soubessem pensar o que era o bem-estar da cidade e quais seriam, como o PCP preconizava na sua recomendação, as soluções locais para a melhoria da qualidade de vida local, e não a criação de ainda maiores atravessamentos, maiores dificuldades e maior agressividade para a vida na Cidade de Lisboa. -----

----- **O Deputado Municipal Miguel Coelho (PS)**, no uso da palavra, começou para dizer, em questão prévia, que mais uma vez notavam a ausência do Sr. Presidente da Câmara. Supunha que ele já teria regressado do estrangeiro, um debate com a importância deste justificava a sua presença, portanto desejava manifestar o seu protesto pela forma como o Sr. Presidente da Câmara continuava a desconsiderar o Parlamento da Cidade, local onde se deviam promover os debates que diziam respeito à Cidade de Lisboa. -----

----- Por conseguinte, deixava a sua manifestação de desagrado, não obstante toda a consideração e apreço pessoal que tinha pelo Sr. Vereador Carmona Rodrigues, Vice-Presidente. Aliás, entendia que a Câmara estava ali muito bem representada por ele. ---

----- **O Senhor Presidente**, interrompendo o orador, disse que não retirava uma palavra à apreciação crítica feita porque o Deputado Municipal Miguel Coelho tinha todo o direito de a fazer, mas, de qualquer maneira, informava que a Assembleia Municipal já sabia que o Sr. Presidente da Câmara não vinha. Aliás, o Sr. Presidente da Câmara telefonara há pouco dizendo que tinha chegado ontem, que tinha o problema da reestruturação e que efectivamente não lhe era possível estar presente, facto de que pedia desculpas. -----

----- **O Deputado Municipal Miguel Coelho (PS)**, retomando a palavra, disse que registava a informação prestada pelo Sr. Presidente, mas ela, de facto, nada retirava à apreciação política que fizera por não estar ali presente o Sr. Presidente da Câmara. ---

----- Entrando na apreciação da matéria em debate, disse que, no seguimento de uma proposta apresentada pelo Partido Socialista e aprovada pela Assembleia, estavam agora a discutir o compromisso assumido pela maioria camarária em construir um túnel que se prolongaria do actual túnel situado nas Amoreiras e que, atravessando a Praça Marquês de Pombal, desembocaria na Av. Fontes Pereira de Melo. Podiam



mesmo dizer que estavam perante a obra do regime da actual maioria, perante a principal e a mais pesada de todas as promessas feitas durante a campanha eleitoral. --

----- Já desde essa altura o Partido Socialista, inserido no âmbito da coligação de esquerda “Amar Lisboa”, se manifestara contra esse desiderato, afirmando, sucintamente, que a construção dessa infra-estrutura seria potenciadora da entrada de muitos mais automóveis em Lisboa, assim como geradora de maiores desequilíbrios ambientais, e estavam agora no momento de aprofundar essas razões. -----

----- De facto, concluídos, ou fortemente implementados, os investimentos estruturantes iniciados a partir da década de noventa, que visaram melhorar os impactes negativos, de natureza radial, da rede viária de acesso a Lisboa, o que importava agora, para além de se completarem essas grandes obras já referidas, era que se encontrassem soluções para impedir a entrada de cada vez mais automóveis no centro da cidade, que possibilitasse uma mais rápida distribuição do tráfego urbano e, sobretudo, que convencessem os cidadãos da Área Metropolitana de Lisboa a não se deslocarem em transporte individual para a capital, porque o problema das acessibilidades a Lisboa e do escoamento do trânsito na cidade era também um problema metropolitano e só com soluções à escala metropolitana se poderiam resolver as roturas diárias que se verificavam nos dias de semana, quer no acesso à cidade para as pessoas que trabalhavam em Lisboa, quer na mobilidade interna dado o número de veículos que ocupavam a cidade, fosse em circulação, fosse em estacionamento. -----

----- Continuando, disse que se o eixo Norte/Sul e posteriormente a Ponte Vasco da Gama vieram retirar algum trânsito automóvel à cidade tornando desnecessário o atravessamento de Lisboa por parte daqueles que vindo do Norte se dirigiam para Sul, e vice-versa, a verdade era que continuava de pé, e tinha-se acentuado, o problema relacionado com o acesso daqueles que para Lisboa se deslocavam no exercício da sua actividade profissional. -----

----- Não obstante os investimentos já efectuados nas acessibilidades à capital, a verdade era que o número de entradas de veículos não diminuía, fruto da ausência de uma correcta política de promoção do transporte público: promoção a nível metropolitano e também fruto de uma ausência de implementação de algumas medidas de dissuasão, passivas e activas, entre as quais destacava a construção de bons parques de estacionamento à entrada da cidade e o incremento dos corredores *BUS* que permitissem o acesso desses parques ao centro da cidade em poucos minutos. -----

----- Disse, ainda, que só os corredores: Cascais – Oeiras – Lisboa, e Sintra – Amadora – Lisboa despejavam na cidade, diariamente, mais de cem mil veículos, os quais, na sua maioria, desembocavam na Praça Marquês de Pombal, e a construção do túnel que agora se propunha iria potenciar, negativamente, os efeitos de congestionamento que já se verificavam nas horas de ponta, e, simultaneamente, iria incrementar a entrada de mais carros em Lisboa, efeito que todos diziam querer contrariar. -----

----- Por isso, formulava as seguintes perguntas: -----

----- Com que justificação poderiam defender a ideia de se construir um grande parque automóvel dissuasor, na zona do Estádio Nacional por exemplo, se com o túnel estavam a fazer um convite às pessoas para virem de carro para o trabalho? -----

----- Que incentivo dariam aos transportes públicos para melhorarem a qualidade e oferta, se se investia numa política de promoção do transporte individual? -----

----- Que papel se reservava para a Autoridade Metropolitana de Transportes, objecto de recente legislação por parte do Governo? -----

----- Prosseguindo, disse que os eixos radiais para o centro da cidade favoreciam o congestionamento do tráfego, com claro prejuízo para os cidadãos e para a economia regional. A solução, em relação ao eixo radial de penetração directa no centro da cidade, passava, em primeiro lugar, pela construção de alternativas que favorecessem a dispersão do tráfego. Tornava-se necessário fechar a norte o eixo Norte/Sul, estavam curiosos em relação à proposta que a Câmara faria em relação ao nó da Av. Padre Cruz, como também concluir a CRIL e potenciar todas as redes circulares existente, promovendo a sua correcta ligação com os transportes públicos, a montante com a implementação dos tais parques dissuasores e a jusante com uma correcta interligação com os demais operadores, principalmente a Carris e o Metro. -----

----- Para além disso, uma adequada política de bilhética, que só poderia ser implementada por uma Autoridade Metropolitana de Transportes, era também essencial para que se alcançasse esse objectivo. -----

----- Este túnel iria trazer para a cidade mais carros, mais engarrafamentos e maior poluição concentrada, e em nada iria contribuir para resolver os problemas de acessibilidade e circulação que se colocavam em Lisboa. -----

----- Disse que para além das consequências gravosas em matéria de acessibilidades e congestionamentos que este projecto trazia para Lisboa, desconheciam as consequências ambientais que traria para a cidade, pelo que perguntava: -----

----- Se tinham sido feitos estudos que tivessem em conta a emissão de gases provocada pelos milhares de veículos, todos concentrados na mesma zona da cidade, em túnel, em curto período mas de grande intensidade? -----

----- Que zonas verdes da cidade seriam eliminadas para permitir a sua construção? ---

----- Se foram acautelados os riscos associados ao acentuado declive que o túnel teria; riscos de incêndio, poluição sonora e também de intoxicação no seu interior dada a existência dos quase certos congestionamentos que aí se verificariam? -----

----- Referiu que a Câmara ainda não definira uma linha de rumo coerente em relação ao que queria para Lisboa em matéria de acessibilidades, transportes e circulação de tráfego. De facto, não obstante algumas medidas avulso positivas, como era o caso do acesso condicionado ao Chiado e a algumas zonas do Bairro Alto, a Câmara ainda não propusera uma linha de rumo com princípio, meio e fim. Daí perguntar: -----

----- Quais as prioridades? Concluir as circulares ou favorecer as radiais ao centro da cidade? É que diziam que era preciso impedir a entrada de mais automóveis ao centro da cidade mas depois propunham este túnel que teria um efeito contrário, e, simultaneamente, sugeriam que a linha ferroviária do Estoril devesse terminar em Algés desactivando a estação do Cais do Sodré, quando, na verdade, deveria ser

exactamente o contrário: transportes pesados ferroviários ao centro seriam bem-vindos desde que bem servidos por interfaces modais, porquanto eram, efectivamente, infra-estruturas desencorajadoras do transporte individual e amigas do ambiente. -----

----- Disse, ainda, que o Partido Socialista não punha em causa a legitimidade que a actual maioria da Câmara tinha em querer levar para a frente esta obra, que foi um compromisso eleitoral programático. A Câmara vencera as eleições, portanto tinha, naturalmente, toda a legitimidade para o fazer. -----

----- O que esperavam era que sendo o Sr. Presidente da Câmara, uma pessoa que se reclamava de bom-senso e com vontade de procurar consensos, tivesse em conta as argumentos hoje aduzidos na Assembleia Municipal pela oposição. Sendo o Sr. Presidente da Câmara uma pessoa com um perfil que tinha horizontes mais vastos, percebesse que muitas vezes um grande político, um estadista, sabia recuar e sabia reconhecer razão aos seus adversários. -----

----- Portanto, estavam convictos que com os argumentos aduzidos estavam criadas todas as condições para que a Câmara Municipal de Lisboa, através do seu Presidente, renunciasse a este projecto, ou pelo menos o limitasse à sua expressão mais simples, o desnivelamento dos cruzamentos, porque, isso sim, teria o apoio do Partido Socialista. Aliás, também teria o apoio em todas as batalhas que tivesse que travar contra o Poder Central no sentido de obter as garantias necessárias para que se pudessem concluir rapidamente os fechos do eixo Norte/Sul e da CRIL. -----

----- **O Deputado Municipal Rodrigo Gonçalves (CDS-PP)**, no uso da palavra, começou por saudar o Sr. Vice-Presidente da Câmara Municipal por este debate, e, segundo disse, fazia-o por várias razões. -----

----- Desde logo, porque ao disponibilizar-se para este debate na Assembleia Municipal, a Câmara encarregava-se de demonstrar, não por actos mas por palavras, que não tinha razão de ser uma verdadeira campanha montada contra o Executivo que pretendia fazer crer que Lisboa estava parada, que nada se fazia e que nada se discutia nos órgãos autárquicos. -----

----- Nada mais falso, como, aliás, o provavam este debate e o lançamento do concurso público internacional, entretanto ocorrido. -----

----- Mas saudava também o Sr. Vice-Presidente por uma outra circunstância. Todos se lembravam da importância que a construção deste túnel teve na campanha eleitoral, pelo que não deixava de ser, portanto, motivo de regozijo para os Deputados Municipais que apoiavam o Executivo camarário que menos de um ano volvido da tomada de posse estivessem hoje a discutir o assunto com o processo já em andamento. -----

----- Por conseguinte, o Executivo prometera e estava a cumprir e também por essa razão compreendiam algum incómodo por parte das oposições. -----

----- Disse, depois, que a construção deste túnel iria, sem dúvida alguma, ajudar a resolver os permanentes problemas de congestionamento de trânsito desde as Amoreiras até à Praça Marquês de Pombal e à Av. Fontes Pereira de Melo como também na própria Av. Joaquim António de Aguiar e em todas as vias que a cruzavam. Ainda há pouco, quando se deslocava para esta reunião vindo do Restelo,

teve que, ao chegar ao túnel das Amoreiras que como de costume estava congestionado, desviar para o Largo do Rato para poder chegar à reunião a tempo e horas. -----

----- Tratava-se de um projecto de uma enorme envergadura e impacto, mas que era a todos os títulos necessário e benéfico, não só para as populações de Lisboa mas também para todos aqueles que utilizavam os acessos da zona das Amoreiras para entrar e sair da cidade. -----

----- Ao anunciar uma obra como esta, a Câmara estava sujeita a inúmeras críticas, por mais injustas que elas pudessem ser. Desde logo a acusação de que com esta obra a Câmara estaria a potenciar a entrada de carros na cidade. De facto, fosse qual fosse a decisão da Câmara ela seria sempre criticada: se fazia a obra era porque incentivava a vinda de carros para a cidade, se não fazia a obra era porque não cumpria as promessas eleitorais e nada fazia. Ou seja, como refere o povo “era presa por tão cão e presa por não ter”. -----

----- Contudo, a propósito dessa crítica, importava referir que ao melhorar os acessos à cidade e ao contribuir para o seu descongestionamento, a Câmara estava também a contribuir para descongestionar o trânsito dentro da própria cidade. Mas essa crítica era ainda mais injusta vinda de quem vinha e com o legado que deixara! Era público – dados oficiais – que a Cidade de Lisboa, nos últimos dez anos, perdera cerca de 250.000 habitantes, habitantes esses que se transferiram para a periferia ao nível habitacional mas muitas vezes não ao nível profissional, e que agora tinham que vir da periferia trabalhar na cidade. Aliás, havia estudos que indicavam que os acessos, nomeadamente nessa zona da cidade, têm tido um crescimento regular, ainda que pequeno, todos os anos. -----

----- A terminar, depois de agradecer a clareza com que foram apresentados os documentos, fez votos para que o projecto tivesse os maiores sucessos, porquanto, sem dúvida nenhuma, ele iria melhorar a qualidade de vida dos lisboetas, o que era, afinal, o cumprimento da principal missão dos autarcas. -----

----- **A Deputado Municipal Isabel Castro (PEV)**, no uso da palavra, começou por dizer que não obstante estarem a discutir um projecto que o PSD defendera na campanha eleitoral e, portanto, ter agora legitimidade para o fazer, a questão que se colocava não era saber se essa tinha sido uma bandeira do ponto de vista eleitoral, mas sim saber e discutir em que medida esse projecto vinha trazer uma mais-valia à cidade. E era esse confronto de ideias e de opiniões que, no entender do PEV, estava em discussão e deveria estar numa perspectiva, que também no discurso não foi estranha à actual equipa da Câmara, que era a necessidade, constatada por todos, que uma das fragilidades da gestão anterior porventura teria sido não conseguir resolver na cidade um problema, que não era apenas de Lisboa mas de muitas outras cidade do País: alterar a forma como a mobilidade se fazia. -----

----- Sendo certo que essa alteração radical na forma de mobilidade pressupunha a criação de um sistema de transportes, o funcionamento dos transportes em rede e a existência de uma Autoridade que coordenasse a uma escala mais alargada da metrópole, que não existiam. -----

----- Era nessa perspectiva que o problema se colocava, os entraves pela frente eram óbvios. Aliás nas intervenções anteriores já se viu que muitos Deputados Municipais, que mesmo dando testemunho da sua experiência, revelavam que para distâncias muito curtas abdicavam do transporte público, mesmo quando existia. -----

----- Portanto, era nesse contexto concreto, e tendo claro, obviamente, que hoje os problemas das grandes cidades como Lisboa era fundamental que fossem resolvidos numa perspectiva equilibrada porque isso era muito importante em termos de mais saúde, de contenção de gastos energéticos e, além do mais, de cumprimento dos compromissos que tinham no plano da União Europeia. -----

----- E era nesse exacto contexto que lhes parecia que esta discussão deveria ser feita. Ou seja, saber se um projecto como o que estava em apreciação vinha resolver aquilo que, supostamente, era um objectivo de médio e longo prazo que era reduzir a entrada de veículos na cidade; condicionar, gradualmente a circulação do transporte individual; caminhar para uma melhor oferta do ponto de vista do sistema de transportes públicos; e alargar as zonas pedonais. -----

----- O contrário disso, no entender do PEV, não favorecia essa solução. Aliás, era um investimento grande. A Câmara poderia dizer que conseguia fixar os seus limites, mas dando de barato essa ilusão – que para si era mesmo uma ilusão – em todo o caso era evidente que se tratava de um investimento elevadíssimo e aquilo que era a contrapartida ou mais-valia do ponto de vista ambiental e social, estava por provar. Mais, era um investimento que aparecia ligado a uma lógica antiga, que se condenara, que se viu que não resolvia, que tinha que ser modificada, mas que, apesar disso, se teimava projectar para o futuro. -----

----- Disse, depois, que era um absurdo que esta discussão continuasse a ser feita fora de um âmbito alargado. Para já, sem um auxiliar importante que era uma avaliação de impacte ambiental! Este, seguramente, não era um projecto que pudesse dispensar uma coisa que não era um estorvo mas antes um auxiliar de decisão política como era a avaliação de impacte ambiental, que não foi apresentada. -----

----- De facto, para o PEV não fazia sentido uma discussão destas sem um debate alargado sobre que pensamento tinha, ou não tinha, a Câmara, o seu Presidente e a equipa em relação à mobilidade na cidade. As autoridades metropolitanas eram importantes, mas só eram importantes se os Municípios se entendessem e se eles próprios, sobre o território de cada um, tivessem ideias arrumadas. -----

----- O que conheciam eram medias pontuais, positivas embora mas muito pontuais no Bairro Alto para limitação de acessos de carros; aquilo que conheciam era um Presidente da Câmara que defendia a limitação e a redução da Linha de Cascais, o que, obviamente, era um contra-senso numa perspectiva de equilíbrio ambiental da cidade, e mais do que isso não sabiam. -----

----- Portanto, essa obra poderia ser uma obra emblemática porque se falou dela, mas não o era, seguramente, nos termos propostos e não o era como uma medida desligada de uma abordagem global do sistema de transportes da Área Metropolitana e de toda a circulação na cidade. E aquilo que lhes parecia a que com enorme vantagem seria bom dar prioridade era: mais parques de estacionamento na periferia; consolidação e

alargamento das zonas pedonais; modernização da frota circulante, designadamente com modificações ambientais em muito do material circulante à superfície; outro sistema de tarifação; o aumento dos corredores *BUS*; e todo um conjunto mais vasto de medidas que não foram ainda tomadas mas sobretudo que não estavam discutidas e muito menos pareciam estar pensadas. -----

----- **O Deputado Municipal Ferreira Pereira (PPM)**, no uso da palavra, disse que o Grupo Municipal do PPM considerava positivamente o equacionamento desta obra como uma solução parcial para os problemas de trânsito que afligiam especificamente aquela zona da cidade, já que se considerava complementada com a manutenção dos parques de estacionamento de Monsanto, em zona desarborizada, que actuariam como elementos dissuasores da vinda do trânsito para o centro da cidade. -----

----- Por outro lado, entendiam também que o programa do concurso estava bem elaborado e como tal deveria ser encarado, e não como o documento definitivo que dera origem à execução da obra. -----

----- Estavam explicitadas as linhas mestras a que deveria obedecer o projecto definitivo, pelo que quem concorresse a esta obra teria com certeza o apoio de técnicos especializados que apresentariam os indispensáveis estudos de impacte ambiental, de segurança, de ataque a incêndios e de geologia, entre outros. -----

----- Entendia também o PPM que era desejável dar mais importância ao controlo da velocidade no interior do túnel e dos seus acessos, e reduzir algumas inclinações mais elevadas, que julgavam ser da ordem dos 8,9%, como entendia também que sendo de importante efeito esse sistema de descongestionar as saídas de Lisboa, era preciso rever com toda a atenção os acessos à auto-estrada do Sul e as saídas da A5, pelo menos até Linda-a-Velha. -----

----- **O Deputado Municipal Carlos Marques (BE)**, no uso da palavra, começou por saudar este debate porque fazia parte da tradição da Assembleia Municipal de Lisboa promover debates democráticos onde pudessem discutir, e essa tradição, instaurada ao longo de vários anos, deveria permanecer nesse sentido. -----

----- No entanto, desejava fazer uma nota: é que a Assembleia, além de continuar essa prática de debates, também deveria ter uma prática de decisões! Por isso não estavam de acordo quando alguém, como o Sr. Presidente da Câmara, numa entrevista no fim-de-semana dizia “que sobre algumas decisões da Câmara, até está disposto que houvesse um debate na Assembleia Municipal, mas não a votarmos”, -----

----- O Bloco estava disponível para todos os debates, que eram e sempre foram muito positivos, mas não se demitiria de decidir sobre aquilo que competia à Assembleia Municipal. -----

----- Sobre a matéria em debate, disse que quando levantara o problema do túnel do Terreiro do Paço, desejava solicitar ao Sr. Vice-Presidente que fossem rigorosos e inclusivamente a Câmara estudasse, segura e seriamente a matéria, porque pessoalmente estava bastante preocupado com os problemas que tinham ocorrido na Baixa de Lisboa. Esses problemas naturalmente teriam a ver com a idade dos colectores, era óbvio que se os colectores fossem novos resistiam muito, mas o problema que estava a acontecer – segundo pensava e por isso dizia que era preciso

estudar e fazer verificação sobre o assunto – era que ao introduzirem um agente num equilíbrio que tinha centenas de anos, seguramente estava a haver movimentações de lamas e de águas. O problema concreto era que, de repente, em dois ou três dias, três colectores rebentaram, os colectores tinham que estar assentes em alguma coisa e o que era duvidoso era que não estivesse a haver movimentos em função do afundamento dum túnel. -----

----- É que estavam num princípio básico, que se aprendia no liceu, que era o sistema de bases comunicantes, mas com uma diferença! Ali as águas e as lamas não podiam subir, tinham que se mexer, e se o túnel se estava a afundar era preciso ter isso em atenção e que se tomassem medidas antes que fosse tarde. Aliás, não era por acaso que já tinha sido preciso reforçar o torreão onde estive a Bolsa de Valores, porque o mesmo estive em risco. -----

----- Explicou que não estava a discutir agora o túnel do Terreiro do Paço, quando se referira a ele estava apenas, em primeiro lugar, a referir uma preocupação e, em segundo lugar, porque o túnel das Amoreiras chegaria a uma zona onde justamente começava esse tipo de problemas, que era a zona da Praça Marquês de Pombal. -----

----- Disse, depois, que o Bloco não podia aceitar, relativamente a uma alternativa que propuseram, que a resposta fosse que era impossível. É que, se assim fosse, a partir daí o debate era prático e rápido: ele próprio chegaria ali e a qualquer proposta que a Câmara apresentasse diria que era impossível, e o assunto estaria arrumado. -----

----- Do que entendera da explicação dada na altura pelos especialistas, havia um problema técnico muito simples: era que estavam a propor um túnel que corria ao lado do Metro, ou seja, não passava pelo Metro, ia pelo lado, enquanto que o túnel que estava em debate era um túnel que, obrigatoriamente, tinha que passar debaixo do Metro. No entanto, não queria discutir isso, a proposta era da Câmara, portanto a Câmara decidiria, embora o Bloco não estivesse de acordo. -----

----- Disse, ainda, que a questão do corte longitudinal era fundamental para apreciação da matéria. Aceitava a questão das escalas distorcidas, mas seguramente a Câmara teria condições para rapidamente introduzir novas escalas e fazer o desenho imediato, mas, enfim, sugeria que a Câmara enviasse uma planta sobre isso para a Assembleia poder fazer essa análise fundamental do problema. -----

----- A terminar, disse que o Bloco de Esquerda não assumiria esta proposta, não estava de acordo com ela, mas esperava que se a Câmara fosse com ela para a frente tomasse as maiores medidas de segurança e, sobretudo, que não tivesse a qualidade do filme que foi mostrado, que deveria ser dos início dos *Spectrums* provavelmente, já que era nessa área que trabalhava e nunca tinha visto um filme com tal qualidade. -----

----- **O Deputado Municipal Fernando Trindade (PSD)**, no uso da palavra, disse que teve uma surpresa, infelizmente negativa, ao ouvir um Deputado Municipal referir que, num projecto da grandeza deste, não conseguia vislumbrar um único ponto positivo. De facto, não conseguia entender essa maneira de estar na vida e de pensar! --

----- Por outro lado, o Sr. Vice-Presidente da Câmara referira que esse túnel era fundamental, e todos sabiam isso porque se há dez anos era fundamental agora continuava a sê-lo. Até porque, como o Sr. Vice-Presidente da Câmara também

referira, o projecto apontava no sentido de ligar a A5 ao Campo Grande, eventualmente com novos túneis na área da Praça Duque de Saldanha que era também uma área extremamente condicionada. -----

---- Disse, ainda, que continuava a não perceber o negativismo desse mesmo Deputado Municipal, quando não via ao menos o aspecto ambiental como factor positivo, quando a própria Deputada Municipal de “Os Verdes” o viu. -----

----- Tinha a certeza que esse trabalho seria desenvolvido com extrema qualidade, porque realmente era preciso ser competente para se fazer um projecto como este. O tempo passado era passado, não valia a pena falar disso, mas gostaria de ver onde estavam os projectos semelhantes e quantos teriam vindo à Assembleia para serem discutidos como este. Se calhar nunca teria havido um debate com esta profundidade. -

----- A terminar, disse que custava muito ver o estado de espírito de alguns colegas, principalmente de uma bancada da oposição. Pessoalmente queria uma vida melhor para si mas também e sobretudo para o seus netos, e realmente parecia que nem todos pensavam assim. -----

----- **O Deputado Municipal Silva Dias (PCP)**, no uso da palavra, disse que queria fazer uma rectificação de linguagem no que dizia respeito aos sifões, porque, efectivamente, o seu sifão não era o sifão do Sr. Engº (Vice-Presidente da Câmara). O sifão do Sr. Vice-Presidente era um supersifão, era aquele que se via no Rio Trancão, que subia, enquanto que o seu sifão era daqueles que se compravam nas lojas de ferragens e serviam para colocar debaixo dos lavatórios, onde se acumulava a água para que o cheiro não passasse de um lado para o outro. Era a esse que se referia com o receio de que em vez de água nesse sifão se acumulassem os gases. -----

----- Depois, sobre a questão metodológica, disse que os concursos de concepção / construção eram extraordinariamente perigosos para a entidade que os promovia. Tinha que haver um caderno de encargos sem a mínima dúvida, todos os concorrentes teriam que ser postos perante as mesmas circunstâncias e, portanto, o que perguntava era se a Câmara tinha intenção de suspender este concurso até que existisse um estudo geotécnico; um estudo de impacto ambiental, quer atmosférico, quer hídrico; um estudo sobre o impacto visual já que em termos de paisagem urbana este túnel era agressivo, era um traço malcheiroso, poluente e ruidoso que iam colocar ao lado da zona verde mais significativa da cidade; e também os problemas de drenagem que igualmente lhe parecia uma questão importante. -----

----- **A Deputada Municipal Luísa Vicente Mendes (PS)**, no uso da palavra, começou por dizer que o projecto hoje apresentado vinha facilitar a entrada do transporte privado no centro da cidade, contrariando uma das apostas do actual Executivo camarário que era a de dar prioridade aos transportes públicos. -----

----- No seu entender, dever-se-ia, tanto quanto possível, dificultar a entrada do transporte privado para o centro da cidade, e em oposição facilitar-se a sua saída. -----

----- A natureza marcadamente radial e por natureza congestionante da estrutura viária da cidade, com o centro na Praça Marquês de Pombal que funcionava como que uma roda dentada do mecanismo da circulação viária, sendo o segundo ponto de calibragem em termos do tráfego rodoviário que vinha da A5 e da margem sul em



direcção ao centro da cidade – o primeiro ponto de calibragem era o viaduto Duarte Pacheco – se a cidade era limitada a sul pelo rio, de onde não vinha, portanto, tráfego viário, o tráfego gerado pelos cacilheiros não tinha qualquer significado? Porque razão havia tanto tráfego na Av. da Liberdade e na Praça Marquês de Pombal. -----

----- Essa natureza radial levava a que os últimos Executivos camarários tivessem adoptado uma política de dar prioridade e de investir nos eixos circulares da rede viária da cidade, a que chamaram cerzir a cidade, construindo circulares para combater a radialidade centrada, designadamente na Praça Marquês de Pombal. -----

----- Assim, lembrava alguma coisa do que havia sido feito nesse âmbito: -----

----- A construção da maior parte do eixo Norte/Sul com vista à ligação da A1 com a A2; -----

----- A ligação desnivelada da Av. da Índia à Av. Brasília e desta sobre a Av. 24 de Julho à Av. Infante Santo para facilitar o acesso ao que iriam chamar a circular interior, de que também já tinha sido construído o viaduto de ligação da Av. Mouzinho de Albuquerque à Av. Infante D. Henrique; -----

----- A conclusão da Av. Infante D. Henrique com a passagem desnivelada sobre a via férrea; -----

----- Foi em parte terminada uma outra circular urbana desde Alcântara passando pela Av. Gulbenkian, Av. de Berna, Av. João XXI com o túnel, Olaias com o desnivelamento em viaduto, Chelas até ao Parque das Nações; -----

----- Completara-se a Segunda Circular com o viaduto do nó da Buraca, a ponte, e as suas derivações a nascente para o Parque das Nações e Av. Infante D. Henrique; -----

----- Foi desenvolvido o eixo circular, Benfica – Sete Rios – Av. das Forças Armadas – Av. dos Estados Unidos da América que foi prolongado com vários desnivelamentos até Chelas – Av. Infante D. Henrique. -----

----- Disse, depois, que neste momento havia muitas obras para concluir na cidade, obras essas que levariam ao descongestionamento do tráfego e que por isso mesmo deveriam constituir uma prioridade do Executivo camarário. -----

----- Por exemplo, dever-se-ia completar o eixo Norte/Sul, sendo que o nó do cruzamento com a Av. Padre Cruz era da responsabilidade da Câmara e o restante troço de ligação à A1 da responsabilidade do Governo; -----

----- Dever-se-ia completar a CRIL, entre o nó da Buraca e a Pontinha, que sendo também uma obra da responsabilidade do Governo, a Câmara, contudo, deveria fazer todos os esforços e dar o seu contributo em tudo o que fosse possível visto ser uma via fundamental para o descongestionamento da Segunda Circular; -----

----- Dever-se-ia construir a Av. Santos a Castro para ligação da Segunda Circular ao eixo Norte/Sul; -----

----- Dever-se-ia fazer o ordenamento de uma circular interior da cidade, desde a Av. de Brasília/Av. 24 de Julho até à Av. Infante D. Henrique, que contribuiria para reduzir fortemente o fluxo à zona central da cidade, e que seria constituída pela Av. Infante Santo, Estrela, Largo do Rato, Rua Alexandre Herculano, Av. Duque de Loulé, Largo do Conde Redondo, Rua Passos Manuel, fazer a ligação em túnel na Praça Olegário Mariano, Rua Coronel Galhardo e Av. Mouzinho de Albuquerque. ----

----- Relativamente ao túnel em apreciação, disse que só se via algum interesse na construção do troço de ligação directa na saída da Praça Marquês de Pombal, Rua Joaquim António de Aguiar para o viaduto Duarte Pacheco, porque essa solução permitiria, para além do objectivo principal que era o descongestionamento da Praça Marquês de Pombal, que o tráfego não parasse por se desnivelarem os cruzamentos da Rua Castilho, Rua Rodrigo da Fonseca e Rua Artilharia Um, contribuindo para significativa redução da poluição daquele local e bem assim para a economia no consumo de combustível que actualmente resultava da sistemática paragem do tráfego a meio da Rua Joaquim António de Aguiar, cujo declive era muito acentuado. -----

----- Todavia, no sentido da entrada em Lisboa, descendente da Rua Joaquim António de Aguiar, não havia qualquer justificação para se construir um túnel. Mas se viesse a ser decidida a construção da via ascendente, então só se justificaria o prolongamento do actual túnel das Amoreiras até ao desnivelamento do cruzamento com a Rua Artilharia um, e essa solução seria, obviamente, muito menos onerosa. -----

----- Por fim, disse que entendiam que se deviam tomar medidas que combatessem na prática a radialidade da cidade, medidas que ganhassem a capacidade de distribuição do tráfego, que levassem a que efectivamente os transportes públicos fossem melhores e mais utilizados, que fosse combatida a poluição e que fosse minimizada a entrada de automóveis particulares na cidade, em especial na sua área histórica central. -----

----- **O Deputado Municipal Ferreira Pereira (PPM)**, novamente no uso da palavra, referiu que esta sua intervenção tinha a ver com as preocupações que o Deputado Municipal Carlos Marques demonstrara relativamente à situação do Terreiro do Paço, para referir que, quanto a si, o problema era muitíssimo mais grave. -----

----- É que, de facto, quando o Deputado Municipal Carlos Marques referia que aqueles terrenos tinham um equilíbrio de séculos, acrescentava que eles tinham, infelizmente, de apenas alguns séculos porque o equilíbrio que havia tinha sido alterado pelo terramoto de 1755. Portanto, todo o equilíbrio que se fizera depois era um equilíbrio muito instável. -----

----- Mas o problema de toda a Baixa da cidade começava muito mais cedo! Começava, por exemplo, quando o Banco Nacional Ultramarino fizera três ou quatro caves rebaixando o nível friático para as conseguir fazer, e o problema acentuava-se dia-a-dia cada vez que qualquer pequeno estabelecimento da Baixa decidia fazer uma cave e nas fundações punha as estacas de madeira em seco, envolvia-as em betão e mais dia menos dia tudo aquilo iria cair. -----

----- De resto, não era por acaso que ele próprio fizera já uma recomendação, que a Assembleia aprovara por unanimidade, para que a Câmara fizesse um estudo profundo sobre o assunto. -----

----- Aproveitava esta oportunidade para reiterar esse pedido porquanto se tratava de uma coisa fundamental saberem onde viviam. O rebentamento de canos poderia ter origens muito simples, mas o mais certo era pronunciar movimentos nos terrenos da Baixa da cidade. -----

----- Quanto à questão das escalas horizontais e verticais, matéria também referida pelo Deputado Municipal Carlos Marques, disse que era um bocado complicado

porque uma inclinação de 9% significava nove centímetros num metro real, e como nas escalas normalmente representavam o metro por dez centímetros ou um centímetro dava uma escala de milímetros, pelo que teria que ser de facto ampliada. ---

----- **O Deputado Municipal Nuno Roque (PSD)**, Presidente da Junta de Freguesia do Lumiar, no uso da palavra começou por salientar que existia uma promessa eleitoral e a Assembleia deveria congratular-se pelo facto de quem vencera as eleições se apresentar a cumprir essa promessa. -----

----- Por outro lado, o Sr. Vice-Presidente da Câmara, que pretendia felicitar por ter apresentado com clareza a forma como iria executar essa promessa eleitoral, merecia de todos uma referência pela consciência que tinham de estarem perante uma pessoa segura na execução desta obra. -----

----- No entanto, como Presidente da Junta de Freguesia do Lumiar, ao ouvir ali falar que o túnel no Campo Grande iria constituir um factor importante para a fluidez do tráfego, não queria deixar de referir que não podia ser esquecida pela Câmara a construção da Av. Santos e Castro. -----

----- Aliás, não se podia dizer que o túnel iria apenas ter interferência até ao Campo Grande, porque ele teria necessariamente que ter interferência até à CRIL, através da Av. Santos e Castro e da Av. Padre Cruz. -----

----- Por outro lado, também lhe ocorria agora chamar a atenção de que estando em construção a linha do Metro até Odivelas, era tempo de se pensar na construção de um interface na fronteira dos concelhos de Odivelas e Lisboa por forma a que ali ficassem muitas viaturas evitando-se, assim, a sua entrada na cidade. Quem passava na Av. Santos e Castro em horas de ponta demorava, presentemente, 30 a 45 minutos, quem vinha de Odivelas até ao Campo Grande, pela Avenida Padre Cruz, gastava sensivelmente o mesmo tempo, portanto era preciso que se pensasse nessa questão. ---

----- **O Deputado Municipal António Pereira (PCP)**, Presidente da Junta de Freguesia de Marvila, disse que não ia falar das promessas eleitorais porque o que estava em discussão era a questão do túnel. Aliás, se fosse agora falar de promessas eleitorais seria, por exemplo, para perguntar quando iriam as piscinas para Marvila, visto que ainda lá não estavam. -----

----- Quando à matéria em debate, disse que nem sequer tinha intenção de intervir mas porque ouvira um colega dizer que queria o melhor para os seus netos, desejava dizer que também ele queria. E como queria o melhor para os seus netos e para os netos dos seus netos, é que também sentira que tinha obrigação de dizer alguma coisa em defesa desses seus netos que não estavam ali para se defender. -----

----- Disse, então, que não entrava nas questões técnicas porque não era técnico, mas como pessoa interessada também tinha uma opinião que iria expressar porque o preocupava o futuro da cidade. -----

----- De facto, em termos de prioridades, importava saber, nesta altura, se esta obra seria a prioridade primeira tendo em conta as condições financeiras que existiam no País e na própria Cidade de Lisboa, porque se as muitas obras que estavam ainda por fazer, ou antes por concluir visto que já estavam iniciadas, como o eixo Norte/Sul e vários nós pela cidade, se uma vez concluídas este túnel faria falta. Por exemplo,

ainda há pouco tempo se defendia que a Praça de Espanha deveria ter várias passagens desniveladas e depois de várias obras acabadas concluíra-se que já não valia a pena. --

----- Portanto, a questão era saber se concluídas todas as obras que estavam em curso, quer com investimentos do Governo, quer com investimentos da Câmara, a construção deste túnel seria uma prioridade nesta altura. -----

----- Por outro lado, também achava estranho que tendo esta obra grande interesse para a cidade, como reconhecia que tinha, a Ordem dos Arquitectos e a Ordem dos Engenheiros não tivessem sido envolvidas nesta problemática, como também achava estranho que não houvesse no processo um parecer dos operadores de transportes. -----

----- Portanto, defendia que primeiro se deveria concluir aquilo que estava por concluir e só depois, em face disso, se aquilatar da necessidade de construir o túnel ou não. -----

----- Por outro lado, parecia-lhe também que este projecto, tal como ali já havia sido dito, contrariava aquilo que foi defendido pelo PSD na campanha eleitoral, que era não atrair os automóveis ao centro da cidade. Só que, ao criarem-se condições para que os automóveis chegassem mais rapidamente ao centro da cidade, não se estava a procurar restringir o seu acesso mas sim a convidá-los a entrar. -----

----- Essa, na sua opinião, não era a melhor solução. Se calhar, deveriam privilegiar uma política de transportes públicos porque, como funcionavam presentemente, não serviam os cidadãos, e a prova disso eram as constantes reclamações dos Presidentes de Junta de que a Carris não servia as freguesias como deveria servir já que utilizava as vias rápidas em vez de entrar no interior dos quarteirões. Por exemplo, na sua freguesia não havia um único autocarro que passasse no centro de saúde, equipamento social que, como era bom de ver, necessitava de ter transportes públicos. -----

----- Essa, talvez, uma das razões porque cada vez se utilizavam menos os transportes públicos. -----

----- **O Deputado Municipal Ricardo Chaves (PSD)**, no uso da palavra, disse que vários Deputados Municipais levantaram um problema que a todos devia preocupar e que se calhar até merecia que se agendasse no futuro um debate sobre essa matéria, que, concretamente, tinha a ver com a entrada de veículos na cidade. -----

----- Embora com divergências de execução, certamente estariam todos de acordo no que dizia respeito à intenção de não deixar entrar carros na cidade. -----

----- De facto, esse seria o bom futuro para Lisboa, mas não podia deixar de introduzir alguns dados para reflexão. -----

----- Parecia-lhe que o Sr. Vice-Presidente tinha sido claro e elucidativo quando distinguira caudal de volume no que respeitava à análise específica deste túnel, porque o problema do caudal surgia sempre, pelo menos nas horas de ponta, não apenas no transporte rodoviário mas se pegassem no caso do transporte ferroviário da margem sul e da margem norte também existia, e daí que este túnel fosse sempre necessário para resolver problemas de caudal. -----

----- Mas o problema do volume era um problema muito mais complexo! Aquilo que o Deputado Municipal António Pereira acabara de referir era uma grande verdade: para tomarem medidas no que dizia respeito ao fecho da cidade não podiam fazê-lo de uma

forma insensata, de tal maneira que as pessoas ficassem com o seu quotidiano completamente virado ao contrário. -----

----- Havia várias formas de fechar a cidade, nomeadamente com portagens nas entradas rodoviárias. Por exemplo, podiam na auto-estrada de Cascais pensar em formas de fechar as entradas dos carros na própria auto-estrada, mas também tinham que pensar que muitas das pessoas que utilizavam esses carros trabalhavam em Lisboa e, naturalmente, para que pudessem acatar uma medida dessas e perceber a sua legitimidade, iriam ter como alternativa mudar as casas do sítio onde viviam para Lisboa ou ter como alternativa uma rede de transportes públicos que ainda não existia, já que o sistema de transportes públicos, quer no centro de Lisboa, quer de Lisboa para os seus arredores, não estava ainda suficientemente integrado. -----

----- Mas o investimento em transportes públicos – ao contrário do investimento que se discutira hoje para a construção dum túnel que tinha um impacto imediato pelo menos num problema que pretendia resolver que era o problema do caudal – não era imediato, estava longe de o ser, eram grandes montantes de investimento, necessários de facto, mas que requeriam uma ponderação ao nível do planeamento, que nunca foi feito de uma forma séria e integrada vendo os vários transportes públicos individualmente e a sua integração no conjunto. -----

----- Portanto, havia caminhos que podiam explorar na Assembleia Municipal. Só não podiam ser de certa forma superficiais e esquecer que o aumento das portagens na Ponte 25 de Abril, por exemplo, dera aso à queda de um Governo, que por acaso era do PSD mas podia ser de outro partido. -----

----- O que ficava subjacente na Assembleia Municipal de Lisboa, não apenas da parte do PSD mas de todos os partidos segundo pensava, era que concordavam, em abstracto e com eventuais divergências de execução, com medidas desse género. Aliás, estava convencido que em abstracto todos concordariam em subir para o dobro as portagens na Ponte 25 de Abril, mas acontecia que fazer-se isso sem condições tinha os efeitos que todos já conheciam e, pessoalmente, considerava perfeitamente legítimas as reacções de determinadas pessoas quando essas medidas eram tomadas sem suporte. -----

----- Por conseguinte, entendia que essa questão deveria ser separada do problema da construção do túnel, mas o PSD desde já manifestava toda a abertura para, numa Sessão especialmente convocada para o efeito, discutir o que podiam fazer em termos de acessos à cidade daqui a cinco ou dez anos, e o que deveriam exigir que se fizesse em termos de sistema de transportes públicos para que essas medidas fossem humanas e que, de facto, melhorassem o nível de vida das pessoas. -----

----- **O Senhor Vice-Presidente da Câmara**, no uso da palavra para responder às questões que foram colocadas, começou por aludir à intervenção do Deputado Municipal António Pereira dizendo que, por acaso, no dia 11 de Maio deste ano tinha havido um debate sobre o túnel na Ordem dos Arquitectos. Da sua parte estaria sempre disponível para debates desta natureza, estimulava-os, achava óptimo que se fizessem e por isso aceitara o convite da Sra. Bastonária. -----

----- Sobre o que foi referido pelo Deputado Municipal Carlos Marques acerca da Baixa Pombalina, disse que aquando do primeiro episódio de colapso de colectores dessa série ocorrida nos últimos dias, na Rua da Prata, o seu primeiro pensamento foi justamente que aquilo estava directamente relacionado com as obras do Terreiro do Paço, porque sabia, e era conhecido, que aquando das obras do Terreiro do Paço o colector da Rua da Prata, que drenava, aliás, uma zona importante de Lisboa que vinha da zona da Av. Almirante Reis, Arroios, que queria dizer ribeiras como se sabia, portanto havia toda uma drenagem natural que vinha por ali abaixo, e esse colector foi interrompido na zona do Terreiro do Paço por causa das obras do Metro reduzindo-se a secção. Enfim, com carácter provisório poderia ser admissível, mas tinha isso presente e pensara que devido ao período de chuvas o colector tivesse entrado em carga e criado ali algum vazio na área envolvente que tivesse motivado o colapso. -----

----- Depois informou-se e parecia que não teria sido isso. Todavia, não quisera desligar do problema e acolhia a sugestão do Deputado Municipal Carlos Marques, como também do Deputado Municipal Ferreira Pereira, no sentido do estudo das águas na zona da Baixa Pombalina. Tratava-se de um assunto em que a Câmara estava interessada e empenhada em resolver rapidamente: já tinha referido o Plano Geral de Drenagem e a Carta Geotécnica de Lisboa, portanto era uma preocupação. -----

----- Aliás, dizia com toda a sinceridade que a questão do Terreiro do Paço – se lhe permitiam a sugestão – deveria ser objecto, logo que possível, de discussão e debate na Assembleia Municipal. Supunha que se estava ainda longe de uma resolução definitiva para o Terreiro do Paço, teriam que pensar nessa matéria. Não pensar agora se o túnel do Metro se fazia ou não fazia, não era isso, ele estava em execução, mas poderia haver uma condicionante à viabilidade desse túnel que passava pela existência permanente de um aterro em frente ao Terreiro do Paço. Era algo que preocupava, que seria alvo de grande discussão e de controvérsia porque iria alterar uma imagem centenária que tinham da Cidade de Lisboa. -----

----- Estava disponível para participar nesse debate. Aliás, era da maior importância que discutissem não só as questões do túnel em si, mas daquilo que poderia implicar para o património paisagístico da Cidade de Lisboa. E, se calhar, deveriam acautelar desde já em vários fóruns essa discussão, que também não era mais do que saber o que se passava e saber o que se poderia seguir a esta fase. -----

----- Portanto, ficava o desafio. -----

----- Acerca do que foi dito sobre a falta de estudo de impacte ambiental, disse que esta obra não estava abrangida pela Lei dos Impactes Ambientais e, como tal, poderiam dizer que não era obrigatório fazê-lo. No entanto, a Câmara fizera-o justamente por achar que era importante. Como saberiam, um estudo de impacte ambiental basicamente tinha uma caracterização, tinha um diagnóstico e tinha uma proposta, ou uma recomendação, de medidas de minimização ou de mitigação, e era isso que estavam a fazer. Fizeram na questão ambiental a caracterização da situação, o diagnóstico face ao projecto e estavam a acautelar medidas para a minimização desses impactes. Portanto, desse ponto de vista parecia-lhe que estavam a fazer aquilo que,

independentemente do enquadramento legal, estariam obrigados, tecnicamente, a fazer. -----

----- Relativamente à questão dos modelos de previsão de tráfego, disse que atentassem em experiências feitas no passado: para a então Ponte Salazar, hoje Ponte 25 de Abril, já na altura foram feitos estudos de tráfego que falharam por completo e, mais recentemente, na Ponte Vasco da Gama, nunca nenhuma obra rodoviária em Lisboa tinha sido objecto de tantos estudos de tráfego e por tão bons especialistas. Mas não era isso que estava em causa, o que estava em causa era uma certa imprevisibilidade! Uma palavra de que nunca mais se esquecera, que era fácil de dizer mas era difícil de gerir, era: “a expectativa acrescida”, e isso era algo que induzia uma facilidade de erro nesses estudos. Por exemplo, na Ponte Vasco da Gama o estudo mais optimista de tráfego foi largamente ultrapassado, em contrapartida ninguém se lembrara da ponte de Vila Franca de Xira nos estudos e beneficiara imenso da Ponte Vasco da Gama. Hoje em dia passava-se na ponte de Vila Franca de Xira com grande facilidade e nunca isso foi acautelado ou equacionado nos estudos de tráfego feitos para a Ponte Vasco da Gama. -----

----- Portanto, estudos de tráfego sim, mas diria que mais do que estudos nestas áreas, de geotécnia, de tráfego e de ambiente tinham uma obrigação, e essa obrigação seria tomar em linha de conta toda a informação existente e disponível. Mas nestas coisas também teria que haver um bocadinho de ponderação e de bom-senso. -----

----- E era justamente esse bom-senso que queriam propor ali. -----

----- Acolhera, desde o princípio, a sugestão do Deputado Municipal Miguel Coelho. Ao longo de todos estes meses de debate, de troca de impressões, de reflexões e de análise, parecia-lhe ser mais ou menos consensual a solução do desnivelamento das ruas Artilharia Um, Rodrigo da Fonseca e Castilho, ou seja, no fundo o retomar o projecto de há 10 anos. A questão adicional que se podia colocar era sim ou não e porquê o atravessamento da Praça Marquês de Pombal para a Av. Fontes Pereira de Melo, mas se pusessem o filme ao contrário, perguntava se da Av. Fontes Pereira de Melo para a Rua Joaquim António de Aguiar era ou não pacífico, porque lhe parecera ser em todas as reuniões que tivera até agora sobre esta matéria. -----

----- Claro que as pessoas podiam levantar preocupações, ele próprio também as tinha quanto a injectar um tráfego que hoje era posto a conta gotas na Praça Marquês de Pombal e era distribuído da maneira que viram no vídeo também para a Av. Fontes Pereira de Melo. Mas o que tinha dito era que se era válida e útil no sentido de saída da Av. Fontes Pereira de Melo para a Rua Joaquim António de Aguiar, seria uma falta de oportunidade não fazer também já a outra ligação estrutural. Não queria dizer que se viesse a dar problemas de congestionamento de trânsito nas Picoas e na Praça Duque de Saldanha isso não tivesse que se fechar, mas ela já lá ficava feita. Porque num dia em que houvesse condições para se fazer a continuidade da ligação ela far-se-ia. Portanto, a sua abordagem sempre era essa, de precaução e de razoabilidade. -----

----- Dava como exemplo o prolongamento da linha vermelha, do Metro. Na Praça Duque de Saldanha, havia uma linha do Metro antiga, Campo Pequeno – Saldanha – Picoas, que ia mais à superfície enquanto que a linha vermelha ia mais em

profundidade, iam ter de escavar ali do lado nascente da Av. da República para trabalhar lá em baixo e a Câmara sugerira que deixassem já um vazio para, no futuro, eventualmente, essa estrutura servir de passagem. De imediato poderia servir de estacionamento ou de outra coisa qualquer! Não era túnel mas ficava já lá previsto. ---

----- Portanto, do ponto de vista de planeamento, podiam ter também uma atitude de precaução e de razoabilidade para antecipar coisas que não tivessem efeito imediato mas que pudessem vir a ser necessárias, até por uma questão de razoabilidade na aplicação dos dinheiros públicos. -----

----- No tocante às portagens para entrada na cidade, disse que era algo, de acordo com outras observações que foram feitas, para análise de uma futura Autoridade Metropolitana de Transportes. Era um instrumento de circulação de tráfego importante que não se podia sonegar, e ambientalmente era uma medida bem acolhida e recomendada. Bastava ver os exemplos que havia por todo o mundo e que também noutras cidades europeias se estava a optar por modelo de penalizar quem vinha de fora para dentro através de portagens. Portanto, devia ser também uma medida a ser pensada e equacionada porque era uma medida importante em conjunto com as outras que descrevera no sentido de criar a tal sustentabilidade na mobilidade da Região de Lisboa. -----

----- Sobre o que foi referido quanto ao Parque Eduardo VII, disse que era óbvio que tinham consciência dos impactes negativos, mas temporários, que iriam acontecer durante o período da construção que afectaria aquela zona junto do passeio do Parque, mas isso seria acautelado em termos futuros porque tudo ficaria exactamente como estava. -----

----- Quanto aos corredores *BUS*, disse que concordava plenamente com o que foi dito pela Deputada Municipal Isabel Castro. Aliás, a Câmara acordara recentemente com a Carris mais três corredores *BUS*, na Rua Morais Soares por exemplo, portanto era qualquer coisa que queriam privilegiar no sentido de dar uma nota de incentivo ao uso do transporte público. Uma de muitas, obviamente, que a Câmara estava a concertar com a Carris. -----

----- No tocante à questão colocada sobre a saída do túnel já existente nas Amoreiras para a A5 e para a Ponte 25 de Abril, disse que aconteciam coisas tão simples quanto esta: quem presentemente saía desse túnel para o Viaduto Duarte Pacheco em direcção à Ponte 25 de Abril, logo a seguir tinha um congestionamento pelo simples facto de só ter uma via de saída que logo a seguir passava a duas. Tudo isso passava por puxar o bico da derivação um pouco mais para jusante, mas tal estava a ser objecto de negociação com a Brisa para facilitar essa saída. -----

----- Disse, depois, que a construção da Av. Santos e Castro seria lançada muito em breve, a COPRAD já estava em condições de lançar essa obra independentemente da solução definitiva do nó de Calvanas, e quanto ao eixo Norte/Sul, a CRIL e outras obras prioritárias já se tinha referido nas intervenções anteriores. -----

----- Acerca da questão da segurança, disse que deixara esta matéria para o fim porque era talvez das maiores preocupações que as pessoas tinham. Mas sem estar a querer fazer comparações com os túneis que foram feitos ultimamente porque tinha consigo



os números dos raios de concordância que foram utilizados, esses sim que podiam ser objecto de particular problema, ninguém mais que ele estava sensibilizado para essa matéria até porque tinha um parente muito próximo que foi esmagado no túnel do Campo Grande. -----

----- **O Senhor Presidente**, esgotado que estava o tempo de debate, informou que a recomendação que foi apresentada pelo PCP tinha sido admitida, mas dentro do princípio de que estes debates não tinham no seu agendamento matéria para votação, seria votada no período de Antes da Ordem do Dia da Sessão Ordinária a realizar no próximo dia 3 de Dezembro. -----

----- Seguidamente, deu por encerrada a reunião e com ela a Sessão Extraordinária nesta data iniciada. -----

----- Eram 19 horas. -----

----- E eu, \_\_\_\_\_, Primeiro Secretário, fiz lavrar a presente acta que subscrevo juntamente com a Segunda Secretária, \_\_\_\_\_ . -----

----- O PRESIDENTE -----