

PARECER SOBRE O PP5 - PLANO DE PORMENOR DAS PRAIAS DE TRANSIÇÃO (POLIS DA COSTA DA CAPARICA)

Costa da Caparica, 21 de Abril de 2008

Parecer subscrito por:

**GEOTA - Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente,
FPCUB - Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicletas
CAA - Centro de Arqueologia de Almada
com apoio da Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente**

Síntese

A proposta de PP5 oferece-nos sérias reservas em seis aspectos essenciais:

1. Corresponde a um estratégia de desenvolvimento errada para a Costa da Caparica, completamente insustentável tanto na vertente socioeconómica como ecológica.
2. A consulta pública foi reduzida ao mínimo, com fraca divulgação, sem acesso via Internet e sem qualquer esforço de envolvimento da população da Costa da Caparica.
3. O modelo territorial e económico proposto pela Costapolis para o PP5 é despropositado, estendendo a área urbana da Costa em mancha de óleo para sul.
4. O PP5 propõe deslocar o campo de futebol para 3 km de distância do centro urbano, mal servido de transportes e tornando-se impraticável para os objectivos pretendidos: desporto escolar, associativo e estágios.
5. O PP5v propõe substituir os actuais parques de campismo por um conjunto de hotéis de cinco estrelas entre um subúrbio e um mar de banhistas, um conceito “sol-e-mar” falido e sem viabilidade económica. Em alternativa, os signatários propõe apostar numa imagem de marca qualificada e em nichos de negócio que tenham real viabilidade na Costa, com valor acrescentado para o turismo e para os habitantes.
6. O PP5 é omissivo quanto à estratégia de mobilidade. Os signatários propõem apostar decisivamente em excelentes transportes alternativos, incluindo a extensão do MST à Costa, a requalificação do comboio de praia e criação de uma “cidade ciclável”.

(Desenvolvimento)

1. Estratégia de desenvolvimento para a Costa da Caparica

Conforme já afirmámos em ocasiões anteriores, consideramos intempestiva a apresentação dos planos de pormenor sem que esteja minimamente discutida uma estratégia de desenvolvimento para a Costa da Caparica. Esta questão é particularmente grave neste caso, porque o PP5 (ao contrário de outros) apresenta erros técnicos graves e tem consequências sérias contra os objectivos do próprio projecto Polis.

Algumas questões a destacar:

a) Modelo de desenvolvimento. A Costa da Caparica é hoje um destino turístico medíocre, valendo apenas por ter a melhor praia da região de Lisboa. Ora, nunca se debateu a perspectiva estratégica de desenvolvimento a médio/longo prazo. Temos uma ideia do que se pretende inaugurar daqui a um ano ou dois, mas não se tem discutido minimamente o que deveria ser a Costa daqui a vinte ou trinta. Que tipo de desenvolvimento queremos? Que tipo de turismo se vai promover no futuro? Que cidade queremos para os nossos filhos?

b) Planeamento. O planeamento tem sido feito nos gabinetes, aparecendo as propostas a público numa fase cristalizada e desprezando os principais interessados — habitantes e visitantes. Pior, nalguns casos as soluções preconizadas carecem de adequado fundamento técnico. Os meios de divulgação têm ficado muito aquém do possível e desejável. As consultas públicas dos quatro planos de pormenor (PP) anteriormente aprovados produziram centenas de pareceres, que resultaram em alterações nulas ou insignificantes às propostas de PP;

c) Ambiente e conservação da Natureza. O Polis apenas trata o Ambiente de forma localizada, ao nível de pequenos projectos de recuperação dunar e espaços verdes urbanos. O programa estratégico nem sequer menciona a área protegida da Arriba Fóssil da Caparica. Lamentavelmente, os valores ambientais da Costa da Caparica não são assumidos no Polis como património a salvaguardar ou como factor de valor para um turismo de qualidade;

d) Mobilidade. As prioridades atribuídas aos projectos de transportes subvertem completamente os princípios de mobilidade propostos (e bem) no plano estratégico. O Metro de superfície Sul do Tejo (MST), um projecto estruturante fundamental, é exterior ao Polis e não tem assegurada a sua extensão à Costa. Na prática, tem sido atribuída a máxima prioridade à ampliação dos estacionamentos e às novas rodovias, deixando para um futuro incerto o desenvolvimento dos modos de transporte público e alternativo, como a bicicleta e o comboio de praia;

e) Equipamentos estruturantes. Está por discutir a localização de equipamentos estruturantes, tão importantes para os habitantes como para os visitantes da Costa: mercado, estação inter-modal, equipamentos desportivos e culturais (encontram-se previstos em planos de pormenor, mas as opções de localização nunca foram objecto de qualquer discussão pública fundamentada);

f) Modelo financeiro. Os fundos públicos apenas permitirão pagar uma fracção dos custos do Polis. Está por esclarecer a equação financeira do conjunto do projecto, tanto mais que ainda não sabemos quais os fundos públicos disponíveis, a prioridade da sua aplicação ou as

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

contrapartidas para investidores privados. Infelizmente, as soluções urbanísticas preconizadas em vários PP levam a temer que critérios de especulação imobiliária se venham a sobrepor a critérios de desenvolvimento e de verdadeiro interesse público.

As associações signatárias têm uma visão da Costa da Caparica substancialmente diferente da quem tem sido até agora demonstrada pelos responsáveis do Polis. Genericamente, defendemos uma lógica de desenvolvimento sustentável, na tripla vertente ecológica, social e económica. Neste sentido, defendemos as seguintes orientações:

- a) Modelo de desenvolvimento. A Costa da Caparica só terá futuro se apostar naquilo em que é diferente e melhor que outros destinos turísticos, pois não tem hipótese de competir no mercado "sol-e-mar" tradicional. É essencial a salvaguarda do património natural único que temos, complementado com excelentes níveis de qualidade em matéria de mobilidade e de serviços de lazer, cultura e desporto; bem como a aposta em nichos de mercado para os quais temos aptidão, como o turismo desportivo, ecológico, científico e de Inverno;
- b) Planeamento. O planeamento deve ser suportado em fundamentos técnicos sólidos, admitir diversas opções, e ter na devida conta as opiniões e preocupações dos principais interessados, recorrendo às modernas tecnologias de informação e participação;
- c) Ambiente e conservação da Natureza. Defendemos um elevado nível de protecção para a faixa litoral, quer dunas quer arribas, bem como para as áreas classificadas, com três objectivos: (i) a segurança de pessoas e bens, que um litoral naturalizado protege da melhor forma; (ii) a salvaguarda de valores ecológicos protegidos por lei; (iii) a valorização económica da paisagem, na perspectiva da captação de um turismo de maior qualidade. O melhor cartaz turístico que a Costa poderia ostentar seria a criação de um Parque Natural da Costa Caparica, da arriba e das dunas à lagoa de Albufeira;
- d) Mobilidade. A nível regional é urgente a extensão do MST à Costa da Caparica. No âmbito do Polis, merecem ser priorizados a modernização do "Transpraia" e a criação da rede ciclável. O esquema rodoviário e de estacionamento deve ser repensado à luz de uma verdadeira aposta no transporte colectivo e alternativo, única forma de conciliar maior qualidade urbana e ambiental com um número de visitantes elevado. A acessibilidade aos novos parques de campismo tem que ser devidamente equacionada, com o acesso a Lisboa, Almada e Seixal preferencialmente pelo IC32 e o acesso à praias por transporte público;
- e) Equipamentos estruturantes. Deve ser seriamente discutida a localização de equipamentos como o mercado, a biblioteca, o centro desportivo, o campo de futebol e outros equipamentos; devem ser localizados na malha urbana e ser bem servidos de transportes públicos. Por outro lado, defende-se que os espaços disponíveis na frente urbana de mar devem ser preferencialmente vocacionados para o usufruto público;
- f) Modelo financeiro. O esquema financeiro deve ser perfeitamente transparente, com base em três critérios essenciais: (i) os fundos públicos devem ser aplicados em serviços públicos, como a recuperação dunar, os espaços verdes e a mobilidade; (ii) os investimentos privados devem ser sujeitos a critérios rigorosos de qualidade e negociados em condições claras; e (iii) as maisvalias privadas de investimentos públicos devem ser pagas pelos seus beneficiários.

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

2. O processo de (não) consulta pública

Em 4 de Fevereiro de 2005, a Costapolis apresentou a sua proposta de PP5 à Comissão Local de Acompanhamento (CLA). Foram distribuídas cópias de slides, mas não foi disponibilizada qualquer documentação técnica de suporte. Questões levantadas na reunião nunca foram satisfatoriamente respondidas, nem então nem depois. Aliás, nunca houve actas desta nem doutras reuniões da CLA. Reclamações posteriores da representação das ONGA na CLA, junto do Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (MAOTDR) e da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT), lograram obter alguma documentação adicional uma reunião de trabalho com a Costapolis. Infelizmente, esta não mostrou qualquer abertura para reequacionar os problemas em causa. Debates públicos repetidamente prometidos (em reuniões da CLA e em reuniões de trabalho com as ONGA), sobre a estratégia de desenvolvimento turístico e sobre o plano de mobilidade, nunca chegaram a ter lugar. Lamentavelmente, o conteúdo do PP5 colocado a consulta é em tudo semelhante à fórmula mal fundamentada apresentada à CLA em 2005, desprezando por completo os contributos entretanto entregues.

Em 10 Março 2008 inicia-se a consulta pública do PP5, com um mínimo de divulgação. Ao contrário do que tinha sido solenemente prometido, e praticado no caso da consulta pública do PP6 em Maio 2006, a documentação do PP5 não está disponível na Internet. A Costapolis promove uma “sessão de esclarecimento” no dia 18 Março, com escassa divulgação e menos assistência (os representantes das ONGA só tomaram conhecimento do evento depois de ele se ter verificado, motivo porque não estiveram presentes).

Em síntese, a Costapolis organizou a consulta deste PP5 por forma a que ele tivesse a mínima discussão possível junto dos principais interessados — a população da Costa da Caparica. Denunciamos esta atitude vergonhosa, que só pode ser interpretada como um entrave deliberado à discussão pública de um plano mal fundamentado e potencialmente lesivo para a Costa da Caparica.

3. O modelo territorial

O plano de pormenor das praias de transição (PP5), no âmbito do projecto Polis da Costa da Caparica, é provavelmente o mais crítico de todos os PP para a concepção do futuro modelo de desenvolvimento da Costa: porque se centra numa área de elevada sensibilidade mas também de elevada potencialidade ecológica, social e económica; porque se vai destruir o que lá existe (os pseudo-parques de campismo), e reconstruir tudo de novo, pelo que há muitos graus de liberdade; e porque é a principal zona onde se poderia apostar em projectos inovadores e de maior valor acrescentado, com vista a um turismo de qualidade.

A proposta de PP5 ostenta cinco linhas de força principais:

- a) Remoção dos pseudo-parques de campismo;
- b) Recuperação da estrutura dunar de duna primária e secundária, numa faixa com cerca de 300 m de largura ao longo da Costa;

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

- c) Aposta em nichos de mercado turístico que minimizem a sazonalidade, como o turismo desportivo, sénior e de Inverno;
- d) Utilização da faixa entre a duna recuperada e a estrada florestal para a instalação de três estabelecimentos hoteleiros, distribuídos uniformemente ao longo da área dos antigos parques de campismo;
- e) Instalação de um campo de futebol e centro desportivo no lado sul do PP, em terrenos hoje em dia com utilização agrícola.

As orientações (a) e (b) são correctas e louváveis, embora não seja claro qual será o método e o custo da recuperação dunar proposta, uma vez que se trata de repor um volume de areia muito significativo, que podemos estimar na ordem dos dois milhões de metros cúbicos.

A orientação (c) é correcta, mas incompleta: não é claro o modelo de negócio ou a viabilidade destas intenções, como será discutido adiante.

A orientação (d) é francamente menos feliz. Já existe alguma hotelaria na Costa, com baixas taxas de ocupação e fraca rentabilidade. Como será discutido adiante, este não parece ser de todo um modelo apropriado para relançar a Costa da Caparica como destino turístico.

Quanto à orientação (e), o mínimo que se pode dizer é que é completamente bizarra. Trata-se de um sítio encostado a uma zona ecologicamente sensível, a mais de 1,5 km do futuro terminal intermodal e a cerca de 3 km do centro da Costa da Caparica, sem áreas de estacionamento e com um mau serviço de transportes públicos. Por outras palavras, é inacessível, em especial no que toca ao desporto escolar.

Coloca-se ainda uma questão adicional. Nos desenhos do PP5 antevê-se que virá a ser urbanizada a faixa entre a estrada florestal e a nova estrada regional, exterior mas adjacente ao PP5. Isto corresponde à extensão do perímetro urbano consolidado da Costa da Caparica cerca de 1,5 km para sul do actual, ao longo de uma faixa estreita.

Os signatários entendem que esta estratégia de expansão urbana em mancha de óleo é completamente errada, por três ordens de motivos:

- a) É frontalmente contrária ao objectivo expresso do Polis de consolidar e requalificar o centro urbano, porque lhe tira expressão e desvia fundos para uma infra-estrutura espalhada;
- b) Estamos frente a uma zona de alto risco de erosão marinha, onde não faz qualquer sentido criar construção pesada residencial;
- c) É economicamente desinteressante no actual contexto de depressão do mercado imobiliário (na Área Metropolitana de Lisboa e especificamente na Costa da Caparica).

Em síntese, defende-se o seguinte modelo territorial para o PP5:

- a) Localização do campo de futebol e equipamentos associados no extremo nordeste;

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

- b) A área centro-norte poderá eventualmente ter alguma hotelaria;
- c) A área central poderá ter outro estilo de ocupação, em baixa densidade e beneficiando da proximidade da área protegida, vocacionado para o turismo familiar, o turismo científico e eco-turismo, e os desportos de natureza;
- d) A área mais a sul (fora dos actuais parques de campismo) deverá manter o seu carácter rural e próximo do natural. Deve ser capitalizada como paisagem enquadrante de qualidade, simultaneamente protegendo os valores naturais e aumentando a mais valia do conjunto.

4. O campo da bola

O PP5 aponta para a deslocação do campo de futebol para a ultra-periferia da Costa, num local não servido por transportes públicos.

Uma infra-estrutura deste tipo na Costa da Caparica tem necessariamente que ser polivalente, devendo servir em primeiro lugar o desporto escolar, em segundo lugar o desporto associativo, e sendo também desejável explorar o mercado dos estágios desportivos, para os quais a Costa tem excelentes condições climáticas e de enquadramento paisagístico. Mas nada disto é viável sem uma articulação próxima com o centro urbano e as acessibilidades, sendo especialmente danoso para os principais interessados — os habitantes da Costa da Caparica.

Acresce que estamos numa zona próxima da área protegida da Arriba Fóssil e de um sítio da Rede Natura 2000. Por outras palavras, esta opção é danosa para o ambiente. Avaliando pelos pareceres das entidades oficiais, esta proposta de PP5 parece ter sido negociada com o Ministério do Ambiente, no pressuposto de que aqui apenas seria instalado um campo de treino. Ora, notícias vindas a público na comunicação social levam a crer que a intenção é construir um estádio e centro de estágios, o que é completamente incompatível com o plano de ordenamento da orla costeira (POOC). Se se pretende uma imagem da Costa com mais qualidade, este tipo de infra-estrutura no limite das praias equipadas também não faz sentido. Em termos de ordenamento urbano, colocar o campo da bola neste sítio equivale a expandir a Costa para o dobro do tamanho e descaracterizá-la ainda mais, exactamente o oposto dos objectivos do Polis.

O único “argumento” invocado pela Costapolis para justificar esta opção foi que não havia espaço no lado norte do PP5. Ora, este argumento é manifestamente desprovido de fundamento, como é fácil verificar com um mapa à escala e uma régua. De facto, o campo cabe perfeitamente no canto nordeste do PP5, entre a estrada e a faixa de protecção da duna.

Como critério geral, o campo de futebol e equipamentos associados, tal como outros equipamentos sociais de procura elevada, devem localizar-se no limite da malha urbana e ser dotados de excelentes condições de mobilidade intermodal, designadamente transportes públicos (MST, autocarros e táxis), rede ciclável e estacionamento. A zona que melhor cumpre estes requisitos é o espaço adjacente ao previsto terminal intermodal no PP5, embora o PP4 nas proximidades do terminal pudesse ser uma alternativa.

5. O modelo turístico

A proposta de PP5 preconiza uma aposta em mercados hoteleiros menos vulneráveis à sazonalidade, designadamente o turismo sénior, das famílias, desportivo e de Inverno. A ideia parece boa, mas não é apresentada nenhuma estratégia de marketing ou modelo de negócio que indique a sua viabilidade. Isto não é mais do que a hotelaria actual da Costa tem vindo a tentar

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

desde há anos, com escasso sucesso. Por outro lado, e sem prejuízo destas variantes, o modelo base continua a ser “torres, sol e mar”. Com esta estratégia a Costapolis falha totalmente o alvo. Em primeiro lugar, a lógica “torres, sol e mar” tem cada vez menos viabilidade em Portugal, e nenhuma na Costa da Caparica. Destinos próximos comparáveis ou mais favoráveis mudaram ou estão a mudar completamente de estratégia. No Algarve (com muito melhores condições para o sol e mar que a Costa da Caparica), só o turismo de alta qualidade é hoje competitivo, e em espaços muito mais desafogados do que a Costa. Nas Canárias e Sul de Espanha, assistimos nos últimos anos a uma drástica contenção da expansão urbana, apostando-se antes na requalificação. Em Tróia (onde o clima é semelhante à Costa), foi demolida 40% da área construída e apostou-se em modelos completamente diferentes, com destaque para o turismo de Natureza. Em segundo lugar, a Costapolis tem a fantástica ideia de criar vulgares hotéis de cinco estrelas entre o subúrbio das Terras da Costa e um mar de 50 000 banhistas. Supondo que algum investidor seria suficientemente inconsciente para investir em semelhante quimera, dificilmente iria ter clientes. Turistas de cinco estrelas procuram, para além de um excelente serviço dentro do hotel, uma de duas coisas no exterior: ou uma excelente oferta cultural, ou uma envolvente natural paradisíaca e desafogada — dois produtos que a Costa da Caparica não tem qualquer hipótese de oferecer. Em terceiro lugar, não se vislumbra qualquer estratégia ou conceito de destino turístico. Hoje em dia, um destino sem imagem de marca — ou pior, com uma imagem degradada, como é o caso da Costa da Caparica — não tem qualquer valor no mercado turístico. Sejam claros: hoje a Costa não é um destino turístico. E com a (falta de) estratégia da Costapolis, nunca vai ser. Hoje, a Costa é apenas a melhor praia da região de Lisboa, que vai tendo frequência banhar de utentes que não têm meios para ir para destinos mais qualificados. A Costa da Caparica só terá hipótese de se desenvolver, criando um valor acrescentado em termos de negócio turístico, e um rendimento para os seus habitantes, se apostar de forma muito pragmática nos nichos de mercado que consegue explorar melhor que outros. Primeiro, há que ter uma estratégia que consolide uma nova imagem de marca. Segundo, há que apostar em mercados específicos, por exemplo:

- a) A praia de Lisboa. A Costa poderá explorar e valorizar esta qualidade, desde que ofereça muito melhores condições de acolhimento (com espaços de descanso e lazer associados à praia) e uma mobilidade alternativa (com excelentes transportes públicos e um espaço completamente ciclável);
- b) A cidade universitária, as conferências e espectáculos. A proximidade à Universidade Nova de Lisboa pode ser explorada de várias formas, desde a criação de um centro de congressos (que pode ter um auditório polivalente) até às residências de estudantes;
- c) O turismo científico e de Natureza. A proximidade a áreas de elevado interesse natural permite explorar esta vertente, desde que esses espaços sejam salvaguardados e não sujeitos a ainda mais pressões. Aqui a pedra de toque seria a criação de um amplo Parque Natural da Costa da Caparica;
- d) Os estágios desportivos e o turismo de Inverno. Sendo certo que a Costa tem óptimas condições naturais para estes nichos de mercado, devido ao clima e à proximidade da praia, só atrairá um valor acrescentado significativo nestes segmentos se criar excelentes infraestruturas de apoio e uma imagem de marca radicalmente diferente da actual.

6. Mobilidade

Apartado 26006 – EC Lapa
Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1201-801 Lisboa
Tel | Fax | 21 395 61 20
e-mail | geota@geota.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da CPADA-Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente,
Membro da PASC CC-Plataforma Activa da Sociedade Civil, PONG Pesca, da PALP-Plataforma Algarve Livre de Petróleo, Plataforma de Defesa das Árvores, MIA – Movimento Ibérico Anti-Nuclear
Membro de ONGAs internacionais: EEB; SAR; GBE
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo; Amigos da Beira; ARCHAIS,AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB; LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva; ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de Mértola, Real 21, Amigos dos Açores, SETA, CNE

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

6.1. Princípios gerais

Só uma aposta séria nos transportes públicos e alternativos, combinada com um controlo eficaz do tráfego automóvel, poderá permitir o usufruto da Costa da Caparica, como principal praia da Área Metropolitana de Lisboa, com níveis razoáveis de serviço e de qualidade ambiental.

Hoje em dia, a única condicionante ao excesso de carga nestas praias consiste na dificuldade dos acessos: o actual “Transpraia” e autocarros têm uma capacidade mínima, e o principal meio de acesso, o automóvel, é fortemente limitado pelo congestionamento das vias existentes. Por outro lado, o estacionamento é muitas vezes caótico e danoso para o meio envolvente. É um erro crasso apostar prioritariamente na beneficiação dos acessos rodoviários, pois num tal cenário será impraticável controlar a pressão do tráfego automóvel, e em especial o estacionamento nas praias. Assim, consideramos prioritária a beneficiação do “Transpraia”, única forma de aliviar a pressão automóvel, criar uma verdadeira alternativa de acessibilidade às praias, e consequentemente criar condições objectivas para o ordenamento do tráfego automóvel. Em complemento, consideramos também fundamental a criação de uma rede ciclável coerente, já que na Costa da Caparica, dadas as distâncias curtas e a ausência de declives, a bicicleta deve ser encarada como um verdadeiro meio de transporte.

Lamentavelmente, o “Projecto Estruturante de Transportes e Acessibilidades” ainda não saiu do tinteiro. Dada esta lacuna, entendemos ser oportuno desenvolver um conjunto de reflexões e propostas, parte delas já expressas relativamente ao PP6, e a que nunca recebemos resposta. Para definir um dimensionamento indicativo para os modos de transporte alternativos, considerámos

como referência 50 000 utentes/dia no conjunto das praias da Costa da Caparica, um valor típico num dia de Verão. A partir desta base, sugerimos as seguintes metas para a distribuição do seu modo de deslocação até à praia:

- 15 000 (30%) a pé;
- 15 000 (30%) de automóvel;
- 15 000 (30%) de comboio de praia;
- 3 500 (7%) de bicicleta;
- 1 500 (3%) de autocarro.

Estes números são naturalmente tentativos, até porque existem grandes variações sazonais e semanais. São no entanto uma aproximação suficiente para uma primeira abordagem ao dimensionamento dos transportes alternativos (comboio de praia e rede ciclável). Note-se que o cumprimento destas metas implica um grande esforço de promoção dos modos alternativos, que consideramos essencial.

6.2. O comboio de praia

O comboio de praia tem que ser planeado globalmente, embora se possa dizer que, provavelmente, o principal destino dos seus utentes serão as praias equipadas (pois as praias urbanas e adjacentes serão mais procuradas por quem se desloca a pé a partir da zona urbana e turística).

Como contributos para o desenvolvimento deste projecto, avançamos as seguintes reflexões:

- a) Capacidade. A meta de 15 000 utentes/dia poderá ser conseguida com 12 comboios/hora x 100 passageiros/comboio x 12,5 horas/dia, o que corresponde a um comboio cada cinco minutos (em cada sentido). Estes números são ambiciosos, mas a meta não poderá baixar

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

muito desta referência, sob pena de o exercício se tornar irrelevante como alternativa ao automóvel;

b) Duplicação da linha. Para cumprir as metas propostas, e assumindo velocidades de circulação semelhantes às actuais por motivos de segurança, parece-nos indispensável a duplicação da linha. Tais fluxos são impossíveis com os dois ou três pontos de cruzamento aventados na proposta da PP (seriam precisos onze pontos de cruzamento entre a Costa e a Fonte da Telha, o que implicaria sérias complicações operacionais: mais vale duplicar a linha). Quando muito, o troço entre a praia da Belavista e a Fonte da Telha poderá ser de linha única, apenas com um ponto de cruzamento, se assumirmos que nesse troço a cadência será apenas de um comboio cada dez minutos, em cada sentido;

c) Plano de negócio. Deverá ser desenvolvido um plano de negócio para o comboio de praia, que só terá sucesso se ostentar uma relação qualidade/preço claramente competitivo. Um factor chave será a conjugação com o futuro Metro Sul do Tejo e com o estacionamento em parques dissuasores na Costa. Para além de bilhete ou passe, será indispensável um financiamento externo, que no nosso entender deveria provir do estacionamento automóvel nas praias, por forma a criar um equilíbrio entre os dois modos de transporte;

d) Atravessamentos da linha. Dado o fluxo de tráfego que preconizamos para o comboio de praia, consideramos que, para minimizar o risco de acidente, os atravessamentos da linha devem ser feitos mediante passagens superiores, preferencialmente associadas aos novos apoios de praia, e tendo em conta o acesso a carrinhos de bebé e cadeiras de rodas. Na maioria dos casos não será difícil, dado que as cotas das dunas de um lado e outro da linha do comboio atingem alguns metros acima da plataforma da linha. Esta configuração deve ser preservada mesmo que haja alteração do traçado;

e) Localização do terminal na Costa. Já anteriormente levantámos esta questão a propósito do PP1 (praias urbanas). Colocam-se dois argumentos de sentido oposto: um terminal mais a norte, próximo do actual, permitiria maior captação de utentes (designadamente entre os residentes na Costa); enquanto a opção mais a sul seria vantajosa para evitar conflitos de atravessamento da linha. No nosso entender, poderão ser encontradas soluções para este último problema, se se demonstrar que os utentes com origem na Costa (residentes e veraneantes) serão uma fracção importante da clientela do Transpraia. A questão poderá tornar-se irrelevante quando o MST chegar à Costa e o terminal multimodal estiver em pleno funcionamento, mas até lá é um problema significativo.

6.3. A rede ciclável

A proposta de PP é lamentavelmente pobre em matéria de rede ciclável. Entendemos que a bicicleta é uma peça essencial do sistema de transportes para esta zona, com um elevado potencial, mas cuja concretização requer infra-estruturas apropriadas. Note-se que a infra-estrutura ciclável é muito mais barata que a destinada aos automóveis, seja em termos absolutos ou por utente. Assim, avançamos desde já com as seguintes propostas:

a) Desenho da rede ciclável. Concordamos no essencial com as propostas de traçado da rede ciclável desenvolvidas no primitivo plano de mobilidade, versão 2001 (omissas nesta proposta de PP), designadamente: (i) uma via ciclável ao longo da estrada florestal e (ii) uma via ciclável paralela ao comboio de praia,. A estas acrescentamos o acessos às praias, já que o volume de tráfego o justifica. Nas vias de maior tráfego, as ciclovias devem ser de dois sentidos. No caso da via ao longo da linha, deverá ser equacionada a hipótese de instalar a ciclovia sobre a vala técnica, reduzindo a largura total da plataforma e os custos;

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

b) Estacionamento de bicicletas. No sentido de promover activamente o uso da bicicleta, propomos que, em cada parque de estacionamento, seja criado um número de lugares de estacionamento para bicicletas igual ao número de lugares para automóveis (nota: o estacionamento de uma bicicleta ocupa dez vezes menos espaço que o de um automóvel). Obviamente, o estacionamento de bicicletas será gratuito;

c) Projecto da rede. Devem ser consultados especialista e interessados, para aferir do adequado desenho da rede ciclável, no sentido da sua máxima segurança e eficácia. Em especial, devem ser evitadas vias sobreelevadas, que comportam riscos significativos para os ciclistas, devendo antes optar-se por ciclovias niveladas com o pavimento rodoviário adjacente, embora fisicamente separadas do mesmo por lancil ou pinos;

d) Construção da rede. Obviamente, as vias cicláveis devem ser projectadas e construídas em simultâneo com as rodovias ou ferrovia adjacentes. Esta não é uma questão menor, já que a proposta de PP5 despreza o problema.

e) Intermodalidade. No sentido de promover activamente o uso da bicicleta, deverá ser permitido, ou ampliado o horário, para o transporte gratuito de bicicletas no transporte colectivo, designadamente o comboio da Fertagus, o Metro Sul do Tejo e os barcos da Transtejo.

6.4. Controlo do estacionamento automóvel

A proposta de PP é omissa sobre os mecanismos de controlo do tráfego e estacionamento automóvel. Não iremos aqui debruçar-nos sobre os aspectos mais gerais do controlo de tráfego (sinalização, fiscalização), cuja sede própria será o plano de mobilidade. Faremos apenas propostas relacionadas especificamente com o acesso às praias. Assim:

a) Estacionamento tarifado. Defendemos que todo o estacionamento automóvel na proximidade das praias deve ser obrigatoriamente pago. A gestão do sistema de mobilidade deverá ser feita de forma integrada, devendo a receita dos parques de estacionamento reverter a favor dos modos alternativos, designadamente o equilíbrio financeiro do Transpraia e a manutenção da rede ciclável;

b) Restrição física ao estacionamento indevido. Para prevenir o estacionamento selvagem, o perímetro dos parques e dos acessos deve ser delimitado por sistemas intransponíveis aos veículos, por exemplo passeios elevados, blocos ou pinos, que devem ser previstos de raiz no projecto de execução.

(FIM)

GEOTA, CAA, FPCUB
com apoio da CPADA