

**Programa Eleitoral da Candidatura Autárquica
do Bloco de Esquerda
(projecto)**

**LISBOA
2009**

A Lisboa que queremos

Queremos uma cidade viva e repovoada, equilibrada e solidária, ecológica e sustentável, onde a mobilidade seja um direito. Uma cidade integrada na sua área metropolitana e com uma Câmara transparente, democrática e próxima dos cidadãos.

Queremos travar o abandono da cidade, promover a qualidade habitacional, recuperar a cidade histórica, garantir um centro reabilitado e habitado, assegurar um PDM livre da especulação imobiliária. Queremos promover e viabilizar um acesso mais diversificado à habitação, melhorando a sua qualidade e fazendo-a participar na revitalização de Lisboa.

Queremos potenciar o capital de diversidade e criatividade da cidade, colocar os espaços municipais ao serviço dos agentes culturais e da população; criar estruturas de referência nas várias áreas do espectáculo. Queremos garantir o empenhamento da autarquia na gestão das escolas públicas do 1º ciclo, contribuindo para um ensino de maior rigor e qualidade e viabilizando a participação das comunidades nos projectos educativos; garantir a qualidade dos espaços escolares e dotar as escolas de equipamento complementar de ensino. Queremos combater a info-exclusão e universalizar o acesso livre e gratuito à internet, como elemento de democratização no acesso ao conhecimento.

Queremos garantir o empenhamento da autarquia na complementaridade dos serviços prestados pelos Centros e Unidades de Saúde, alargando a missão de proximidade aos cidadãos. Queremos uma Política Municipal de Segurança, que se afaste do simplismo das medidas típicas do Estado securitário e promova uma forma diferente de nos relacionarmos com aquilo que está na base do medo à cidade: a presença do outro.

Queremos a criação de espaços estáveis, autónomos, tanto quanto possível auto-regeneráveis, que assegurem um equilíbrio de qualidade entre o trabalho, o descanso e o lazer.

Queremos uma nova política de circulação e transportes que tenha como principais objectivos a redução do número de veículos automóveis que diariamente invadem Lisboa e a garantia de acessibilidade e mobilidade na cidade através de um sistema de transportes eficiente e confortável. Queremos passeios, ruas e praças onde se possa passear.

Queremos combater a descoordenação, burocracia e falta de clareza dos procedimentos camarários, racionalizando a sua gestão e aproximando-a das pessoas. Queremos fomentar a participação efectiva dos cidadãos na gestão de Lisboa. Queremos contribuir para uma rápida alteração da lei das finanças locais, que acabe com a dependência financeira da especulação imobiliária, assegure a autonomia financeira da autarquia e que estimule o desenvolvimento de políticas municipais nas áreas social e ambiental.

Queremos uma cidade que não esteja de costas voltada para a sua periferia. Lisboa é toda a sua área metropolitana e só a coordenação entre os vários concelhos, no planeamento e nos transportes, na habitação e nas acessibilidades, pode permitir uma vida melhor para todos. Queremos uma cidade que não seja um feudo do poder central. Que tenha uma palavra a dizer em tudo o que a ela diga respeito.

Queremos uma cidade habitada, solidária, ecológica e democrática. E que seja o centro de uma grande área metropolitana, próspera e onde dê prazer viver.



Capítulo I

Cidade Revitalizada

I

Cidade Revitalizada

Esta candidatura corresponde a um imperativo que traduz uma reacção à situação a que chegou a cidade de Lisboa. O mesmo PDM está em vigor há 15 anos, apesar das mudanças que a cidade e a área metropolitana têm sofrido. Devia ter sido revisto e actualizado há pelo menos 5 anos. A incapacidade para inverter a perda de população, a pressão sobre a frente ribeirinha, os problemas da mobilidade ou as novas infra-estruturas, teriam sido motivos mais do que suficientes para que o Executivo municipal tivesse começado por lançar o debate público sobre a revisão do PDM, a partir de um ante-projecto.. Assim não aconteceu, apesar de constituir um dos objectivos inscritos no programa eleitoral do PS.

É indispensável a adopção de medidas urgentes para fazer face aos problemas estruturais agravados pela situação do país e pelas últimas gestões camarária. Insistiu-se nos planos de pormenor *ad hoc*, para favorecer os interesses imobiliários, em vez da urgente revisão do PDM. Persistiu-se no abandono da cidade ou nos projectos faraónicos, como a Nova Alcântara ou o Museu dos Coches, em vez de investir na reabilitação habitacional, absolutamente decisiva para combater a sangria demográfica.

São quatro os objectivos fundamentais para a recuperação da cidade de Lisboa, a sua vivência e dinamização:

- Institucionalizar um **planeamento racional e participado** da cidade, na sua relação com a Área Metropolitana de Lisboa, incluindo a urgente revisão do PDM, de forma a assegurar a coesão social, territorial e ambiental em

Lisboa, em detrimento de um zonamento espartilhado em interesses casuísticos, desarticulados e especulativos;

- **Reabilitar a vida urbana** de Lisboa, de forma a qualificar o espaço habitacional e residencial, os equipamentos colectivos e os espaços públicos, em detrimento da demolição;
- Promover uma **cidade para todos**, com elevado índice de vitalidade residencial e a definição clara de uma Política Municipal de Habitação ao serviço desse objectivo, em detrimento da segregação e bi-polarização socio-territorial;
- Defender e dar vida à **história** e ao **património** de Lisboa, de forma a fazê-lo participar na vida da cidade, promovendo o seu uso e apropriação pelos cidadãos, em detrimento do seu abandono e desarticulação com o quotidiano da cidade.

1. Gestão e planeamento

A ausência de uma clarificação formal de objectivos e de instrumentos de planeamento, concluídos e aprovados, quer para a articulação dos sistemas urbanos, quer para a relação com os territórios envolventes (*Ver Cidade Metropolitana*), tem repercussões graves para o futuro da cidade. **O próprio processo de planeamento da cidade de Lisboa encontra-se num impasse dada a contradição entre operações casuísticas e alguns planos de pormenor defendidos pelo Executivo camarário e o Plano Director Municipal (PDM) em vigor, cuja revisão não se processou, apesar da conclusão de estudos sectoriais.**

Em sede de revisão do PDM, apesar da existência de alguns estudos sectoriais de importância reconhecida, **é inadmissível que ainda não haja, para discussão pública, um ante-projecto, ou sequer uma proposta estratégica, que esclareça os princípios, critérios e instrumentos a accionar num novo quadro de planeamento.** A informação disponível até ao momento ou é restritiva a leituras técnicas especializadas ou absolutamente panfletária.

Todas as necessidades de ordenamento e equipamento da cidade, cujas carências são gritantes, foram esquecidas ou postas de lado, sobretudo quando se reportavam a locais marginalizados.

A ignorância da Câmara em relação ao seu próprio património e à situação do edificado na cidade torna qualquer decisão política, nesta matéria, errática e não fundamentada.

É indispensável colocar a CML ao serviço dos habitantes comuns, construindo uma estratégia clara de desenvolvimento e realizando um planeamento adequado aos problemas da cidade, dos seus bairros e juntas de freguesia.

A nossa candidatura defende:

- Um planeamento racional e participado pelas populações;
- A integração do edificado na estrutura ecológica da cidade;
- Uma gestão descentralizada e transparente;
- Um conhecimento exaustivo do edificado da cidade que permita protegê-lo da degradação e dos ataques urbanísticos.

Avaliação dos planos em vigor

Reavaliar os planos em vigor em Lisboa e os projectos promovidos, aprovados ou não aprovados, durante os anteriores executivos camarários, nomeadamente os seus fundamentos, objectivos, metodologia e consequências para a cidade da elaboração de todos esses planos e projectos, nomeadamente os do Parque Mayer; Feira Popular; Braço de Prata; Artilharia Um; Alcântara-Mar; Encosta do Mosteiro; Jardins do Aqueduto; Martim Moniz, Aterro da Boavista e Vale de Santo António. Neste trabalho de avaliação, não devem ficar de fora as práticas das empresas municipais, nomeadamente as que tem maior incidência em operações de urbanização, tais como a GEBALIS, a EPUL e a SRU que subsiste.

Revisão participada do PDM

É urgente que a incapacidade do Executivo cessante para apresentação de uma proposta de revisão do PDM seja superada. Do mesmo modo, é preciso vencer a incompetência demonstrada pela maioria PS para que um processo de revisão do PDM participado e monitorizado pela opinião pública tivesse sido lançado durante o mandato 2007-2009.

Um Plano Municipal deve traduzir uma visão global e os desejos de desenvolvimento das suas gentes para o território em que vivem, bem como uma estratégia clara para a sua satisfação e promoção, em co-produção e co-operação de todos os agentes necessários à sua concretização. Um Plano Municipal é, assim, uma peça fundamental no combate à discricionariedade das decisões, obrigando à definição de princípios, critérios e prioridades. O discurso da “flexibilidade” do planeamento favorece a discricionariedade e os interesses ocultos.

O planeamento da cidade transformou-se, no entanto, num instrumento dos grandes interesses imobiliários e tem de ser reformulado, enquadrando a acção de promotores e construtores por objectivos e prioridades urbanas, primordialmente na reabilitação da edificação existente.

Por isso propomos a urgente revisão do Plano Director Municipal (PDM), que deve ser feita de um modo participado pela população, ao nível dos distritos urbanos, das freguesias ou dos bairros, com base nos estudos sectoriais executados, completando-os com outros que sejam necessários. A Câmara deverá promover um planeamento participado a uma escala local, distinguindo entre zonas de ocupação estabilizada não sujeitas a grandes alterações de uso, em que se regulamente a salvaguarda de edificações existentes, espaços verdes e públicos, e as que requerem uma reestruturação de usos tendo em vista a resolução de problemas urbanos como a circulação, a ocupação urbana, a localização de equipamentos.

Com base no PDM existente, e sem prejuízo da sua revisão, devem ser elaborados, ainda e se necessário, planos gerais ou sectoriais para viabilizar propostas de reconhecido interesse para a cidade, nomeadamente em convergência com outros municípios, em salvaguarda de uma lógica de desenvolvimento metropolitano.

Deve assegurar-se:

- A apresentação de um ante-projecto de revisão do PDM, que seja posto à discussão pública, em termos que a viabilizem e com a abertura suficiente para garantir a participação dos cidadãos e a incorporação do resultado dessa mesma discussão pública;
- A realização de Fóruns abertos que monitorizem todos os trabalhos inerentes à realização do PDM;
- A elaboração de documentos de consulta e leitura acessível ao cidadão comum com clareza e simplicidade de formulações, de forma a assegurar um sistema efectivo de comunicação e participação da população neste instrumento de planeamento do desenvolvimento da sua cidade.

Esta metodologia deve igualmente ser aplicada a todas as outras acções de planeamento municipal (planos de urbanização e de pormenor, regulamentos urbanos, etc.).

Um PDM com novos princípios

A revisão do PDM é essencial para reforçar a salvaguarda dos valores e sistemas citadinos, definindo limites para eventuais mudanças de uso e ocupação urbana. Para tal é preciso que fiquem claros os grandes princípios de orientação que presidem à sua elaboração.

Apesar da ruptura que o actual PDM veio trazer aos processos de gestão camarária, uma das suas pechas continua a ser a de um zonamento desligado de uma visão integrada de todo o espaço urbano.

Esta candidatura propõe desde já quatro princípios estruturantes para a revisão deste PDM:

- a articulação do espaço edificado com a estrutura verde da cidade, que as integre num diálogo sem descontinuidades (*ver a Cidade Ecológica*);
- a promoção de uma cidade para todos e culturalmente diversificada, que garanta a coesão social e territorial no combate activo à guetização e bipolarização socio-territorial;
- a reconciliação da cidade com a sua frente ribeirinha, respeitando a sua orografia e a sua história, que permita que se viva o rio;
- a sua abertura ao espaço metropolitano, que promova a complementaridade entre as várias dinâmicas dos concelhos que o integram (*ver a Cidade Metropolitana*).

Ficheiro informatizado para protecção integral de várias áreas da cidade

Com base no Estudo de José Augusto França dos anos de 60 do século passado, propõe-se a protecção integral de áreas da cidade, desenvolvendo um ficheiro informatizado com a caracterização de cada conjunto e prédio, acessível aos cidadãos, para conhecimento do seu valor patrimonial, situação estrutural e arquitectónica, utilizando todos os elementos existentes nos arquivos da CML ou nos Gabinetes dos Bairros Históricos.

Gabinetes Locais de Reabilitação Urbana

A gestão da cidade deve ser reformulada com base numa descentralização que faculte novos instrumentos de decisão e financiamento ao nível da freguesia, do bairro ou do distrito urbano (*Ver Cidade Transparente*).

Neste processo de descentralização dos Serviços da Câmara, a orgânica e a acção dos Gabinetes dos Bairros Históricos deve ser reformulada (actuais Unidades de Projecto). Estes Gabinetes são hoje impedidos de se pronunciar sobre os processos de alteração dos prédios dos bairros históricos, escandalosamente remetidos para os Serviços de Urbanização da vereação, tendo ainda a execução e fiscalização de obras sido entregue à Direcção de Obras.

Para garantir que os objectivos e as estruturas administrativas para a reabilitação dos bairros da cidade tenham em conta as orientações camarárias e os interesses dos moradores, contribuindo para a recuperação e dinamização de Lisboa, os Gabinetes dos Bairros Históricos devem ser restabelecidos a partir da experiência anterior, anulada pelo Executivo de Santana Lopes e Carmona Rodrigues.

Todavia, a sua acção deve ser alargada a todo o território municipal, levando à criação de *Gabinetes Locais de Reabilitação Urbana*, que integrem os antigos Gabinetes dos Bairros Históricos (mantendo eventualmente um Gabinete Local de

Reabilitação Urbana por cada Gabinete de Bairro Histórico já existente), os quais devem ser ligados à estrutura dos futuros Distritos Urbanos (*ver Cidade da Transparência*).

Os Gabinetes Locais são uma garantia de uma maior proximidade da actuação e gestão da cidade às especificidades locais dos lugares e à população que os habitam e usam. No entanto, reconhece-se que no seu passado também existiram conflitos de interesses, práticas discricionárias e sinais de corrupção, que importa erradicar (*ver Cidade da Transparência*).

Propomos:

- a criação de Gabinetes Locais de Reabilitação Urbana, que integrem os antigos Gabinetes dos Bairros Históricos, assegurando a cobertura de todo o território municipal;
- a definição e publicação de normas de intervenção e de procedimentos para a reabilitação em bairros históricos, que evite a discricionariedade e a burocracia;
- a ligação dos Gabinetes Locais à estrutura dos Distritos Urbanos, como instrumentos operacionais para o desenvolvimento das estratégias da cidade;
- a responsabilização operacional destes Gabinetes e a instalação de mecanismos de monitorização e avaliação da sua actuação, como garantia de concertação estratégica entre a sua actividade e os princípios e critérios de actuação ao nível central;
- a recuperação dos edifícios dos bairros históricos, alterando os critérios e prazos para desalojamento dos residentes e seu posterior realojamento, criando bolsas de realojamento de proximidade;
- a instalação de canais de comunicação operacionais e serviços activos de apoio técnico e social directo aos processos de reabilitação e às populações, de forma a generalizar a partilha de informação e o conhecimento das regras de desenvolvimento das operações.

Planos territoriais para a reabilitação urbana

Serão elaborados planos territoriais de reabilitação urbana que possam otimizar a massa crítica de recursos existentes, promovam acções concertadas e visem não apenas a reabilitação física dos edifícios, mas também (sempre que possível) o seu aproveitamento, bem como dos espaços públicos abertos ou renovados, para serviços de proximidade. Em paralelo à revisão dos planos de reabilitação existentes, a Câmara deve operacionalizar a sua bolsa de fogos devolutos nos bairros históricos para realojamentos durante as operações de requalificação.

2. Reabilitação da vida urbana

A política de privilegiar as grandes operações imobiliárias e seus beneficiários e de desfavorecer os residentes da cidade de menores recursos conduzirá ao acentuar da decadência da vida cidadina, podendo culminar na regressão da sua população para um nível inferior a 500.000 habitantes e na rarefacção do centro da cidade, fazendo baixar a oferta de transportes públicos e aumentando a circulação automóvel vinda do exterior, com a decorrente poluição para níveis ainda piores que os actuais.

Do ponto de vista urbano, é manifesta a falta de vitalidade de Lisboa e as suas carências em equipamentos e espaços verdes.

Nas actuais condições socio-económicas, a não disponibilização no mercado de fogos vagos a preços moderados impeliu uma larga faixa dos residentes, sobretudo jovens, para o exterior da cidade, deixando de utilizar os espaços urbanos.

Os residentes dos “bairros sociais” não dispõem, por seu turno, de condições mínimas de usufruto da cidade, estando privados de equipamentos colectivos e centros sociais satisfatórios.

Neste enquadramento, com o decréscimo da população de Lisboa, verifica-se também uma progressiva decadência do comércio tradicional, uma fraca utilização dos transportes públicos a partir do fim da tarde e o aumento da insegurança.

Os espaços citadinos completamente descuidados são um retrato desta situação, com passeios estreitos e obstruídos a dificultar o acesso às lojas de bairro, com estacionamento desordenado que ocupa os espaços de vivência dos moradores, com a distribuição caótica de placards publicitários e a ausência de locais de permanência e equipamentos urbanos, para todos os níveis da população, devidamente estruturados.

No entanto, verifica-se por toda a cidade, através do aproveitamento pelas pessoas de muitos recantos livres, a apetência que existe para um convívio informal.

A ausência de enquadramento e de apoio na vida social da comunidade e o abandono e falta de consideração a que os cidadãos estão votados reflecte-se também na falta de hábitos de sociabilidade e de frequência dos equipamentos colectivos existentes na cidade, já para não falar dos equipamentos inexistentes, como as bibliotecas, cujo anterior programa de edificações foi interrompido pelo actual executivo.

Lisboa tem de recuperar a dinâmica perdida ao longo das últimas décadas, estancando o seu abandono pela população, incrementando as suas actividades e salvaguardando o património edificado.

Temos como prioridade reforçar Lisboa como principal pólo administrativo e cultural do país, incentivando o seu dinamismo através da estabilização duma população variada na sua composição etária e social, da diversificação das suas actividades e da intensificação da vida urbana com a revalorização dos seus bairros e do património histórico-cultural e com a recuperação e criação dos equipamentos necessários à sua população.

Devemos respeitar duma forma activa a identidade de Lisboa, com as suas actividades de habitação, trabalho, cultura e lazer e o direito à cidade dos seus habitantes, promovendo a requalificação do espaço público como elemento essencial da vida cidadina.

A nossa candidatura defende:

- Fomentar uma cidade multi-funcional, com habitação, terciário e indústria não poluente em todas as zonas urbanas;
- Fazer com que a cidade comunique com o rio;
- Devolver o espaço público aos lisboetas;

- Revitalizar o comércio e o lazer na cidade;
- Apostar num turismo de qualidade que promova a identidade da cidade
- Revitalizar o centro e os espaços emblemáticos da cidade, à cabeça dos quais o Terreiro do Paço;
- Dotar os bairros com equipamentos sociais, culturais e desportivos adequados;

Construir habitação de baixa densidade, terciário, jardins e rede de transportes na zona ribeirinha

Na frente ribeirinha de Lisboa pode e deve-se construir cidade, com ruas e praças em contacto com o rio, com boqueirões – braços de rio – que penetrem na cidade com as ruas, arcadas e edifícios que a identificam.

Melhorar a relação de Lisboa com o Tejo, construindo “cidade” à beira de água, através de novos pólos urbanos de baixa densidade, em conjugação com jardins e braços de água, com ruas e transporte público de eléctricos rápidos que se estendam, à beira rio, desde o extremo ocidental ao oriental da cidade. Esta ligação ao rio deve permitir a fixação de população nessa zona de Lisboa, nomeadamente jovens e estudantes, e o acesso da população e visitantes a todas as áreas museológicas e de interesse patrimonial, cultural e de lazer distribuídas ao longo do arco ribeirinho.

A relação entre uma nova cidade à beira rio, com os jardins e esteiros de água, garantirá a continuidade dos vales e linhas de água que nele desaguam (hoje encanados), dando sentido a uma nova concepção urbana. Garantir-se-á que esta nova área não seja fechada sobre si própria nem objecto de operações especulativas. **Para esse efeito, aí só serão admitidos loteamentos municipais.**

Promover-se-á a elaboração de um protocolo com o Porto de Lisboa no sentido de compatibilizar as actividades portuárias com a preservação do património existente e a proposta de novas estruturas de habitação, equipamento e comércio, em equilíbrio com os núcleos citadinos envolventes, com jardins e espaços aquáticos.

No Terreiro do Paço: lançar concurso de ideias que dará origem a um amplo debate público, de modo a que se cumpra o objectivo de ligar a praça ao rio, vedando o trânsito, logo que estejam asseguradas as alternativas adequadas à circulação do tráfego (o que implica a prévia conclusão da CRIL, afim de evitar o atravessamento inútil dessa zona, bem como o estudo do aproveitamento do Campo das Cebolas e do Ministério da Marinha para alternativas de circulação que permitam a circunvalação do Terreiro do Paço).

No Braço de Prata: reformular a praça recém-criada, concedendo-lhe um enquadramento urbano com exclusão de condomínios privados e facultando-lhe um contacto com um sistema hídrico baseado no encontro de linhas de água com o rio.

Em Xabregas: promover a ligação do Vale de Chelas ao Tejo, com a criação de uma nova praça junto ao rio.

No Cais do Sodré: revalorizar a componente habitacional deste grande espaço urbano, actualmente apenas um grande centro de transportes.

Na zona ocidental da cidade: criar novos pólos urbanos junto ao rio, estudando as formas adequadas para ultrapassar a barreira do caminho-de-ferro.

Nas áreas industriais existentes ou abandonadas: reactivação das suas actividades ou conversão a novos usos, sem pôr em causa o valor morfológico e arquitectónico das suas estruturas no sistema urbano.

Urbanizar sem isolar

A maior parte das novas urbanizações têm vindo a ser construídas sem desenho urbano e sem ligação à malha urbana envolvente e à estrutura ecológica de enquadramento. Por outro lado, a prioridade dada ao automóvel e às vias de circulação rodoviária na cidade tem acentuado o isolamento de áreas residenciais que se vêm emparedadas entre redes de alcatrão (ver Chelas ou Benfica).

Propomos:

- a proibição – como princípio – de construção de novos condomínios fechados que promovam a ruptura com o tecido urbano envolvente;
- a obrigação de estabelecer ligações entre o edificado e a estrutura ecológica contínua e descontínua;
- a revisão do desenho urbano de zonas atravessadas por vias rodoviárias sem alternativa à circulação de peões ou de grande densidade construtiva, de forma a recriar estruturas de quarteirões e de circulação pedonal, recorrendo à demolição de edificado, se necessário;

Dotar os bairros de equipamentos sociais, culturais e desportivos de proximidade

Fazer uma listagem das carências a nível das estruturas urbanas e dos equipamentos sociais, culturais e desportivos em falta, freguesia a freguesia e bairro a bairro, conforme a escala de intervenção, a fim de facultar à população, mormente à infantil, aos jovens e idosos, locais de qualidade, atraentes e devidamente cuidados para permanência em segurança.

Registam-se ainda por toda a cidade pequenas carências, resultantes da ausência de manutenção dos espaços urbanos e equipamentos essenciais para a vida de Lisboa e de outras anomalias que testemunham um desleixo profundo na gestão da

cidade (passeios esventrados, passagens de peões mal assinaladas, falta de limpeza, equipamentos destruídos, iluminação deficiente, etc.).

Uma gestão de proximidade pode garantir a resolução, em todos os sectores da cidade, destes pequenos problemas que estão longe de exigir os meios que esta vereação desbaratou em iniciativas cuja utilidade está por provar.

Reabilitar praças, largos, jardins e outros espaços públicos

Reabilitar os espaços urbanos, nomeadamente praças, largos, jardins e recantos existentes, integrando edifícios públicos abandonados na sua proximidade, tendo em vista facultar espaços de encontro e de exercício de actividades pela população em geral e pelos seus vários estratos, por afinidades de idade e outras.

Assegurar a limpeza desse espaço e a sua agradabilidade ao uso, tornando atractiva e mais segura a sua utilização.

Usar os interiores dos quarteirões

Abrir os interiores de alguns quarteirões para jardins públicos abertos apenas de dia, onde se instalarão espaços de lazer e pequenos equipamentos (creches, parques infantis, lavandarias, etc.). Estes quarteirões poderão integrar percursos pedonais alternativos.

Alargar os passeios e eliminar barreiras arquitectónicas

Tornar o centro e os diversos bairros da cidade mais habitáveis, pela conciliação dos interesses dos peões com os do estacionamento e comércio, pelo aumento dos passeios para os peões, pela eliminação das barreiras arquitectónicas.

Passeios mais largos são mais espaço para o lazer, mais gente na rua e mais esplanadas. Estas devem, onde possível, ser incentivadas, em vez de se desmotivar burocraticamente os comerciantes. Defender, incentivar e promover o uso da calçada portuguesa.

Disciplina na publicidade

A publicidade deve valorizar a cidade e não ofuscá-la. A publicidade faz parte da paisagem urbana, mas deve ser ordenada, em vez de tomar conta de todo o espaço. A publicidade enche os nossos passeios de pequenos e grandes painéis (painéis de video-tv, painéis rotativos e painéis estáticos). A autarquia não tem institucionalizado mecanismos de controlo adequados e eficazes.

Propomos a instituição de mecanismos de controlo da publicidade comercial e a definição de regras para a publicidade com fins políticos e de divulgação de actividades camarárias. Propomos também a fixação de limites à densidade da sua colocação no espaço público.

Nas zonas históricas propomos ainda a limitação de publicidade ostensiva no exterior e nas esplanadas, bem como a normalização da sinalização dos estabelecimentos comerciais, recuperando e respeitando a sua sinalização original, sempre que possível.

Animação da Baixa

Há que encarar de frente os problemas da Baixa. De todos os que antes tinha, resolveu-se a ligação ao Chiado, por via do metropolitano e de um princípio de renovação das lojas âncora. Tudo o resto continua em aberto. A Baixa é o exemplo mais gritante de incapacidade de gestão integrada de um território pelo município de Lisboa. E é também um exemplo acabado de

incompetência na capacidade de encontrar de parcerias capazes de levar até ao fim um programa prioritário de requalificação e rejuvenescimento urbanos.

Reabilitar e requalificar a Baixa de Lisboa, como centro da cidade e metrópole e espaço diversificado de encontro e divertimento, favorecendo a preservação ou a instalação de um comércio próspero e qualificado, de um equipamento diversificado (incluindo espaços culturais e de lazer), de habitação (incluindo residências para jovens e a hotelaria que sempre a integrou) e atraindo gente que a percorra e usufrua de dia e de noite.

Na zona, a ocupação residencial para jovens tem que aumentar. A reabilitação dos edifícios pombalinos e a segurança contra sismos e incêndios tem de ser garantida. A Baixa carece ainda de projectos comerciais qualificantes, de novos pequenos espaços culturais, de abrir aos fins-de-semana e de se disciplinar e ordenar em matéria de tráfego, estacionamento, horários de cargas e descargas, venda ambulante, soluções de policiamento inovadoras e até de melhorias na iluminação pública.

A autarquia deverá assumir um programa contínuo de animação de rua e a organização de mercados de levante aos fins-de-semana. Propomos ainda a criação de programas específicos de incentivo ao comércio tradicional e de ocupação residencial do seu edificado.

Concurso de ideias para a localização da Feira Popular

O executivo de Santana Lopes e Carmona Rodrigues privou a cidade da sua Feira Popular, o que é intolerável. Não se podia ter promovido o seu desmantelamento – apesar das suas manifestas insuficiências - sem acautelar uma alternativa. Uma das prioridades a desenvolver nesta matéria será a promoção de um concurso de ideias para a localização da Feira Popular. Testar-se-á a hipótese de uma feira temática sobre Lisboa.

Comércio revitalizado

O comércio tradicional não se modernizou e hoje está profundamente decadente e com dificuldades em assegurar a sua sobrevivência, para o qual também contribui uma política desregrada de implantação de grandes superfícies comerciais que não pode continuar. O comércio tradicional carece de uma aposta estratégica na sua requalificação e especialização e necessita de alterar os seus horários de funcionamento, ajustando-os aos novos hábitos da população.

Defendemos a criação de um programa municipal de incentivo agressivo à dinamização do comércio tradicional assente na atribuição de *prémios de desempenho* às lojas da cidade que melhor concorram para o objectivo da revitalização de Lisboa (valorizando, por exemplo, a inovação, a especialização, a disponibilidade e o acolhimento).

Promoveremos igualmente um programa especial de defesa e valorização das lojas com história na cidade; dinamizaremos um circuito de visitas a essas lojas.

Adequaremos a política municipal de segurança ao alargamento dos horários de funcionamento do comércio tradicional.

Qualidade para o Turismo

Lisboa é já hoje uma cidade com uma importante capacidade de atracção turística, mas a degradação do seu centro histórico e o aspecto descuidado dos espaços públicos são elementos que a desvalorizam gravemente.

A cidade revitalizada que propomos criará novos incentivos para o desenvolvimento da indústria turística e para a atracção de novos tipos de turistas.

Defenderemos a abertura de um processo de discussão pública sobre a requalificação do antigo Picadeiro Real – um dos mais antigos e belos da Europa, actualmente ocupado pelo Museu dos Coches – e também deste último, tendo em vista uma solução urbanística integrada que permita a requalificação de todo o espaço museológico.

Valorizaremos a gastronomia de Lisboa, promovendo uma Feira Anual com projecção internacional, que divulgue e defenda esse capital cultural. Promoveremos igualmente um programa de prémios para os restaurantes e outros estabelecimentos que concorram para este objectivo.

Defenderemos o fado e a divulgação dos seus circuitos, bem como a criação de um circuito cultural alternativo que recupere a memória histórica anti-fascista e promova a mostra de expressões culturais alternativas, de natureza artística ou multiculturais.

Desenvolveremos circuitos pedestres e cicláveis, que aproveitem a estrutura ecológica da cidade, divulguem o seu património edificado e museológico, valorizem as suas panorâmicas e sistema de vistas e a sua diversidade geomorfológica.

Um “contrato social” para os bairros nocturnos

Qualquer capital precisa de uma noite festiva. Lisboa, pela sua situação meridional, com todos os privilégios climatéricos e culturais que dela advêm, ainda mais. Mas uma festa nocturna que não seja ensombrada pela possibilidade permanente de que aconteça a violência, nem tão pouco a violência do ruído que impossibilita um repouso nocturno descansado.

É necessário um controlo mais rigoroso de situações de claro desrespeito pela legislação ambiental e encontrar medidas relativas aos transportes públicos que prevejam a sua utilização coordenada por quem quer ter noites festivas. Criaremos o estatuto de “bairro nocturno” que permita a criação de regras diferenciadas para estas zonas no que diz respeito ao

policiamento especializado, às cargas e descargas, ao apoio municipal à insonorização das habitações, ao horário do comércio e aos transportes.

Será criada a classificação de “bairro nocturno” em zonas delimitadas dentro do Bairro Alto ou Santos, com regras e contrapartidas negociadas com os moradores: em segurança, no apoio ao isolamento das habitações e até no regime de cargas e descargas de mercadorias.

A Câmara negociará com a Carris uma rede de mini-bus, em horário nocturno, ao fim-de-semana e vésperas de feriados. O horário da rede de metropolitano nestas noites deverá ser estendido – por acordo tripartido entre a CML, o Metropolitano e a Carris – até às 4h00, em estações-chave e em articulação com a rede de madrugada da Carris.

Indústria não poluente na cidade

Proceder a um estudo aprofundado das antigas áreas industriais de Lisboa, sob o ponto de vista das respectivas actividades e valor económico, por um lado, e da estrutura morfológica, por outro, valorizando a sua importância física na cidade e analisando a sua capacidade de adaptação a novos usos, sem prejuízo do ambiente urbano.

3. Habitação

Existem milhares de casas desabitadas, das quais (de acordo com dados nacionais) cerca de 30% estarão disponíveis para venda ou aluguer e cerca de 60% não estão colocadas no mercado. Uma parte dessas habitações está degradada e muitos proprietários não têm recursos para as reabilitar. Por outro lado, os preços de aluguer e de compra são ainda excessivos, as populações mais jovens estão a ser suburbanizadas e o centro da cidade está desertificado.

Esta candidatura defende que a prioridade dos grandes investimentos públicos na cidade deve ser enquadrada por um programa de reconstrução urbana, com a participação da Administração Central, que deve ter as seguintes condições e características:

- Co-financiamento da reabilitação obrigatória das casas desocupadas e degradadas;
- Tomada de posse pela Autarquia das casas não reabilitadas, que serão reconstruídas pela Câmara com apoio do Estado, sendo depois alugadas durante cinco a dez anos, consoante o seu valor, para recuperar o investimento, sendo depois devolvidas aos proprietários com a obrigatoriedade de serem mantidas no mercado;
- Constituição de uma Bolsa de Arrendamento municipal, incluindo todas as casas desocupadas que tiveram intervenção pública, as casas não vendidas há mais de um ano e as que forem propostas para o efeito;
- Agravamento da tributação em IMI da situação de desocupação das casas.

O investimento em reabilitação tem a vantagem de ter um efeito multiplicativo imediato, quer por via da criação de emprego – ao contrário das grandes obras públicas que só têm impactos em emprego dentro de cinco a dez anos – quer por via da redução dos preços e, portanto, do aumento do rendimento das famílias. A modificação radical do mercado de arrendamento com a recuperação dos centros urbanos tem ainda a vantagem da redução dos movimentos pendulares de transportes e o combate à guetização.

A recuperação da vivência de Lisboa está estreitamente relacionada com a habitação e as questões sociais associadas ao seu acesso, nomeadamente por parte da classe média e da população de baixos recursos económicos, incluindo idosos, jovens e imigrantes. Lisboa limita-se a oferecer um mercado de habitação para venda a custos elevados e selectivos, habitação social (grande parte dela em áreas críticas da cidade) e casas vagas ou em estado de degradação. O mercado de arrendamento não funciona e as novas rendas são geralmente incomportáveis. Ter casa em Lisboa é hoje um privilégio ou uma dor de cabeça.

Enquanto o mercado de habitações de preço mais elevado, dirigido a uma faixa da população minoritária, se exerce em várias frentes, a questão essencial da promoção de habitação para outros sectores populacionais com menores recursos, e excluídos do acesso a esse mercado, permanece sem solução.

No entanto, grande parte da cidade consolidada tem sido objecto de acções de reconstrução urbana, desde a parcela ao quarteirão, a partir do desalojamento dos residentes de menores recursos, que precede as demolições e a construção de edifícios novos com um menor número de fogos, dirigidos a estratos de mais elevado rendimento. Trata-se de uma política suicida que tem promovido a saída de Lisboa da população residente, sobretudo jovem, e o decréscimo da actividade urbana, e um crescimento acelerado da bi-polarização, segregação e guetização socio-territorial.

Garantir a revitalização de Lisboa exige a fixação da população existente, melhorando as condições de habitação. Numa sociedade desigual como a nossa, só uma cidade habitada por diversos estratos sociais poderá ser revitalizada e exercer a sua função.

Quanto aos fogos vagos em edifícios abandonados, camarários e privados, para além do tapamento a que foram sujeitos para impedir a sua ocupação, nada foi feito para a resolução dos problemas, verificando-se uma certa apetência do mercado por este segmento com intuitos especulativos.

Têm crescido operações imobiliárias visando a introdução de “condomínios fechados” nos bairros históricos, destinados a residentes dum nível económico elevado, com hábitos de vida e consumo que os isolam dos sectores da cidade onde se implantam. É o caso do Bairro Alto (Rua do Trombeta, Colégio dos Inglesinhos e Litografia Portugal/Livraria Ler Devagar).

Refiram-se também as agressões a nível patrimonial, em preparação ou já consumadas, em que se destacam o parque de estacionamento das Portas do Sol, com a eliminação de vestígios e persistências do Convento de Salvador em Alfama, o estacionamento da Calçada do Combro, o Colégio dos Inglesinhos, o Palácio do Bichinho de Conta e, talvez em breve, o Palácio Mesquitela, no Bairro Alto.

Também a coroa envolvente das áreas históricas da cidade, não beneficiando da “protecção” àquelas concedida, tem sido objecto dum processo intenso de demolição e reconstrução. Verifica-se uma desregrada terciarização das zonas de melhor acessibilidade e a substituição da população aí residente.

A edificação na periferia da cidade é marcada, em parte, pelos bairros sociais PIMP e PER, localizados na zona oriental da cidade, muitos deles verdadeiros “guetos”, com graves deficiências de equipamento, que acabaram por acentuar a exclusão social das suas populações.

Outros grupos populacionais, como os de estudantes e imigrantes, são hoje objecto de exploração. Os primeiros, através de aluguer de quartos a preços exorbitantes, os segundos, pela sobreocupação de fogos.

Neste contexto, são as carências de habitação dum população sem recursos, que está fora dos esquemas institucionais de apoio, que mais tem sido esquecida. As consequências desta situação são evidentes: as áreas mais antigas da cidade diminuíram a sua população. Deixado ao livre jogo do mercado, e sem mecanismos reguladores, não se vê grande alternativa para a permanência dos actuais residentes da cidade, sobretudo a população de menores recursos económicos.

A recuperação das áreas residenciais pressupõe a necessidade de uma reabilitação das edificações de uma larga faixa da cidade, nomeadamente numa zona intermédia, em torno de bairros históricos. Este objectivo só pode ser alcançado através de uma decidida intervenção pública e legislativa no mercado da habitação.

Esta candidatura defende:

- Uma cidade para todos e rejuvenescida;
- A reabilitação em vez da demolição e da especulação;
- Bairros históricos vividos e preservados;
- Um combate à cidade dos guetos;
- Promoção do arrendamento;
- Envolvimento dos cidadãos, associações, proprietários, inquilinos e sector privado e cooperativo na promoção e gestão de soluções habitacionais em Lisboa.

Reabilitar em vez de demolir

O cumprimento do RGEU para a manutenção do edificado terá de ser generalizado, e só a título excepcional, tecnicamente comprovado, se poderá admitir a demolição, quando haja dúvidas acerca da solidez de alguns prédios (designadamente os construídos no 1º quartel do século XX - período dos “gaioleiros”) e noutras situações particulares.

Em qualquer caso, deverão ser estabelecidas regras que impeçam um processo de substituição de prédios da cidade, por forma a favorecer a sua reabilitação e a fixação dos estratos sociais de menores recursos nas suas áreas de residência.

Devem ser definidas normas e metodologias para a manutenção e reabilitação das áreas urbanisticamente estabilizadas da cidade. Devem ser estabelecidos novos conceitos e programas para a protecção e reabilitação da cidade na totalidade dos seus bairros, incluindo monumentos, quarteirões e edificações. Devem ser promovidos (se possível em parceria com a administração central) programas de formação profissional, para que técnicos e operários com experiência em construção nova, mas pouco qualificados para os trabalhos e exigências da reabilitação, possam aumentar a sua qualificação

Realizar estudos de condições de habitabilidade

Proceder ao estudo das condições de habitabilidade da população de Lisboa, com base num arquivo informatizado dos edifícios da cidade e na caracterização genérica, social e económica dos residentes, para definir uma tipologia de situações que permita estabelecer os parâmetros de um Plano Municipal de Habitação.

Reabilitação dos bairros históricos

Intervir com urgência no processo complexo de reabilitação dos Bairros Históricos da cidade, descentralizando o sistema administrativo e recriando os Gabinetes dos Bairros Históricos através dos Gabinetes Locais de Reabilitação Urbana.

Fomentar a criação de associações para a defesa dos bairros históricos, como interlocutores no diálogo com as entidades públicas.

Serviços locais de aconselhamento para a reabilitação

Criação de serviços locais de aconselhamento e mediação no acesso a recursos legais, financeiros, técnicos ou operacionais necessários à execução, monitorização e acompanhamento de acções de reabilitação. Este apoio técnico será ainda alargado à organização e gestão de condomínios (de propriedade múltipla, de situações de arrendamento ou mista).

Manutenção periódica dos prédios

Garantir a manutenção periódica dos prédios pelos proprietários, segundo a legislação existente, incentivando a sua reabilitação – para o que se proporá a definição de benefícios fiscais - e, quando necessário, adoptando medidas coercivas.

Exigir seguros obrigatórios que salvaguardem o incumprimento de dispositivos legais, a fim de contrariar a proliferação de fogos vagos e a demolição do edificado em Lisboa.

Uso de técnicas apropriadas

Privilegiar os processos de reabilitação dos edifícios com utilização de tecnologias apropriadas que respeitem a estrutura e acabamentos existentes, em vez da reconstrução ou construção nova.

Qualquer operação de reabilitação deve respeitar as características tipológicas e morfológicas que marcam a arquitectura do lugar onde incide e integrar-se de forma harmoniosa na mesma. Todas as operações de reabilitação devem assegurar condições básicas de higiene, saúde e conforto, proporcionando a adequada qualidade ambiental imprescindível para o uso actual dos diferentes tipos de edifícios como a habitação, assim como garantir as imprescindíveis condições de segurança: estrutural, ao incêndio, contra intrusões e no uso normal. Sempre que identificadas insuficiências que o justifiquem devem ser promovidas as intervenções de melhoria adequadas.

Conservação de energia e qualidade da água

A Câmara deve contribuir (e até impor, quando haja recurso a subsídios públicos) para que as obras de reabilitação contemplem os aspectos conducentes à reabilitação energética, de forma a combater o aumento extremamente rápido de emissão de gases com efeito de estufa que se verifica em Portugal por parte do “sector residencial e terciário”.

Idêntico procedimento deve ser adoptado nos edifícios antigos com redes domiciliárias de distribuição de água com canalizações de chumbo, que têm de ser substituídas por forma a que se possa dar cumprimento, em tempo útil, à nova legislação nacional e comunitária relativa à qualidade da água para consumo humano.

Águas residuais

A Câmara deve acompanhar os trabalhos de completamento e modernização do sistema de águas residuais de Lisboa, paralisados durante os mandatos camarários de Santana Lopes e Carmona Rodrigues.

A Câmara deverá ainda prosseguir os estudos tendentes à reutilização das águas residuais tratadas nas ETAR's do município de Lisboa para usos compatíveis.

Taxa anualmente progressiva para propriedades devolutas

É indispensável que os impostos passem a taxar duramente e de forma anualmente progressiva as propriedades que se encontram devolutas. Esta medida é decisiva para Lisboa no contexto mais geral da reforma fiscal de que o país carece e mal iniciou. Esta medida estimulará os proprietários a colocarem os fogos no mercado de arrendamento.

Limitar o licenciamento de condomínios fechados

Criação de regras que impeçam que o licenciamento de condomínios fechados seja indutor de uma nova “guetização” de carácter anti-urbano. Não devem ser permitidos condomínios fechados que ocupem áreas naturalmente aptas a servirem de via ou espaço público.

Quotas de construção de habitação a custos controlados nos loteamentos novos

A bi-polarização social é um dos riscos mais graves em que a cidade incorre ao privilegiar uma segmentação espacial da sua construção com base em critérios económicos da procura. Para o prevenir e combater propõe-se, como princípio, a criação da obrigatoriedade de construção de uma quota de 25% de habitação a custos controlados em cada novo loteamento.

Construir residências universitárias

A Câmara deve contribuir para aumentar o número de alojamentos estudantis, construindo residências universitárias na cidade, através de parcerias com as instituições universitárias em Lisboa, aproveitando para o efeito o seu património e outros equipamentos públicos não utilizados.

Apoiar o sector cooperativo

Incrementar o apoio ao sector cooperativo, nomeadamente constituído por jovens e dirigido à recuperação de imóveis, fomentando contratos-programa com a autarquia e outros agentes económicos.

Realojar na cidade estabilizada

Rever a política de construção de bairros de habitação social isolados, que conduziram a uma inadmissível “guetização”. Reavaliar as necessidades desses bairros, sobretudo quanto ao apoio social e às necessidades em equipamento colectivos de que são flagrantemente carentes. Promover a instalação de lojas, nas zonas onde estas não tenham sido previstas.

Iniciar, nos bairros históricos e com destaque para Alfama e Mouraria, uma operação de obras urgentes nos fogos municipais devolutos, de modo a servirem de bolsas de realojamentos de proximidade, no quadro de uma revisão geral dos programas de reabilitação destes bairros.

Reformular os critérios de localização da habitação social, apostando na sua distribuição pela cidade, impedindo o agravamento da bi-polarização e da exclusão social e sem deixar de ter em conta laços mínimos de vizinhança e de comunidade.

Parar a venda apoiada nos bairros sociais

A gestão camarária actual tem promovido a alienação do parque público de arrendamento aos seus residentes, com isso confundindo o seu papel de gestão de um parque habitacional com fins sociais com a acção de um promotor imobiliário,

criando uma verdadeira confusão na gestão dos condomínios e delapidando o património público para habitação, quando este ainda se configura deficitário face às necessidades existentes.

Neste sentido, propõe-se que se pare com a venda do parque habitacional de arrendamento público, de forma a garantir um *stock* habitacional para fins sociais, incentivando a mobilidade nesse parque e assegurando a sua gestão integrada.

Programa Especial de Realojamento (PER)

Na execução do PER, dar preferência à aquisição e reabilitação de fogos dispersos pela cidade em detrimento da promoção directa de fogos em grandes aglomerados destinados à habitação social.

Mercado de Arrendamento

A Câmara tem de intervir no mercado habitacional de forma a fomentar o arrendamento. Propomos que a Câmara venha a disponibilizar o seu vasto património edificado para esse fim e que reoriente a EPUL para este mercado. Propomos ainda que a Câmara se disponibilize para tomar de arrendamento fogos devolutos destinados a suprir carências habitacionais temporárias.

Criar um Fundo Municipal de urbanização

O financiamento da intervenção municipal exige a criação de um fundo municipal de urbanização, a gerir pela EPUL, destinado a intervir no mercado imobiliário através da aquisição de terrenos para urbanizar e de edifícios para reabilitar, o qual será dotado anualmente com, pelo menos, 2% a 3% do orçamento municipal, e aberto a outras parcerias, particularmente a banca.



Este Fundo deverá promover a construção/reabilitação a preços não especulativos destinados aos mercados de arrendamento e venda, com maior incidência no arrendamento e favorecendo a fixação dos jovens na cidade.

4. Património

A Câmara Municipal de Lisboa é proprietária de um vasto – e absolutamente precioso – património cultural e histórico, que se encontra em grande parte ao abandono e em situação de degradação ou mau aproveitamento. É seu dever zelar pela conservação desse património, proceder ao seu restauro, bem como à construção de equipamentos complementares de apoio aos visitantes e reabilitação dos arranjos exteriores.

Propomos uma gestão otimizada do património, que proporcione a sua rentabilização e, principalmente, o seu acesso e aproveitamento cultural por todos os lisboetas. Para isso daremos prioridade à organização da programação de actividades a desenvolver nestes espaços, tendo em conta a satisfação de diversos públicos, sempre com base em critérios de qualidade.

Garantir-se-á uma generalização do conhecimento deste património a toda a população da cidade através de acções de divulgação e promoção de actividades de animação dos espaços de maior interesse, com base em critérios que simultaneamente avaliem o seu valor histórico e cultural e evidenciem as suas potencialidades como destino de visita turística.

Esta valorização do património cultural e histórico representará sempre para Lisboa – além dos objectivos de índole estritamente cultural – um factor de desenvolvimento, de criação de riqueza e de identidade da cidade.

Esta candidatura propõe-se:

- Defender o património da cidade;
- Revitalizar os equipamentos culturais da câmara;
- Devolver à cidade e aos lisboetas os seus espaços históricos.

Levar mais pessoas a usar o património da cidade

Promover a organização de manifestações artísticas que utilizem os espaços históricos, mesmo que a sua utilização provoque situações de tensão. Defendemos a coexistência da arte e das culturas contemporâneas com os espaços legados pela História. Deve ser possível abrir aos cidadãos, com regularidade, os palácios, as casas, os armazéns ou os subterrâneos, de uma forma festiva e não como favor. É necessário envolver a comunidade na própria história e na apropriação do seu património cultural através da promoção e divulgação de percursos culturais.

Centro Cultural Municipal e *ateliers* no Convento da Graça

O Convento da Graça está a agonizar. Dadas as suas características, mais de 7000 m² de área e localização privilegiada, seria o edifício adequado para criação de um Centro Cultural Municipal, com espaços de exposição permanente e temporária, criação de salas polivalentes, *ateliers* para artistas, salas para *workshops*, biblioteca, sala de congressos e serviços de dinamização cultural.

Devolver os quartéis à cidade

A Câmara negociará com o Governo, a GNR e o Exército um protocolo que calendarize a desafecção militar de alguns dos quartéis da cidade e localizações alternativas para os serviços existentes.

Um programa de habitação jovem na cidade consolidada deverá emergir a partir da re-afecção de parte da actual rede de quartéis. Quartéis de grandes dimensões como os do Carmo, da Ajuda, Graça e Sapadores ou o das Janelas Verdes não têm qualquer valor operacional. Para a GNR e as Forças Armadas seria preferível a sua localização em zonas menos congestionadas e próximas dos grandes eixos de transportes.

A CML negociará com a Administração Central a mudança de usos e promoverá a parceria neste programa com as Universidades e outros agentes da sociedade civil. A devolução dos quartéis à cidade cria ainda a possibilidade de novas praças e permite conquistar espaços para actividades culturais, científicas e desportivas.

Utilização municipal dos conventos de Arroios, do Carmo, Loios e Janelas Verdes

Numa primeira fase, promoveremos a consagração à utilização municipal dos Conventos da Graça e de Arroios e, numa segunda fase, dos Conventos do Carmo, Loios e Janelas Verdes. Para o efeito, far-se-ão concursos de ideias para os seus planos funcionais.

Passeio Público na Avenida da Liberdade

Recriar um novo Passeio Público na Avenida da Liberdade, dotando-o de equipamentos de lazer de qualidade e assegurando um programa de animação. Serão estudadas soluções para a ligação das placas centrais aos passeios laterais, nas zonas onde o tráfego das transversais não seja afectado.

Escolas de artes no Parque Mayer

Após a expropriação dos terrenos do Parque Mayer (pelo seu justo preço), a Câmara deverá proceder à reabilitação e revitalização dos teatros lá existentes, mantendo o valor arquitectónico dos edifícios, garantindo um teatro de revista permanente no Variedades e uma sala de música no Capitólio. O Parque Mayer será integrado no Plano Verde e ligado ao Jardim Botânico.

O espaço do Parque Mayer pode ser utilizado como *campus* artístico, onde poderá ser instalado o Conservatório de Lisboa e/ou a Escola Superior de Cinema, garantindo assim a animação de toda aquela zona da Avenida da Liberdade. O Maria Vitória

poderá servir de sala para projectos experimentais de teatro, música e cinema. Ao Parque Mayer deverá ser também chamado o *jazz*, devendo ser aí disponibilizado um espaço para a Escola do Hot Club.

Utilização pública das arcadas e do piso térreo do Terreiro do Paço

Consagrar à utilização pública as arcadas e o piso térreo dos edifícios do Terreiro do Paço. Este espaço deverá ser animado com comércio especializado, cafés, restaurantes, locais para exposições e feiras de rua temáticas, espectáculos de música, etc.

Reabrir o São Jorge

Garantir a imediata reabertura ao público das três salas do São Jorge – que, aliás, estão perfeitamente equipadas para a projecção de filmes, fazendo protocolos com outras entidades que possibilitem a exibição de cinema português e europeu “não comercial” que habitualmente não chega às salas de cinema ou, em alternativa, abrindo concurso público para exploração das salas. Quando possível, promover a sua reformulação, devolvendo algo que foi retirado à cidade – uma sala única de cinema de grandes dimensões.

Promoveremos igualmente uma política de instalação e animação de pequenos cinemas municipais de bairro.

Revitalizar os Museus Municipais

Os Museus Municipais não têm sido suficientemente valorizados numa estratégia de promoção da história, património e identidade da cidade, sendo votados a situações de abandono e negligência na sua actividade. Tratam-se, no entanto, de espaços com inegável valor e potencialidades que importa reanimar.

Assim, promoveremos uma valorização expositiva do acervo do Museu da Cidade e a sua maior divulgação, aproveitando as suas condições logísticas interiores e exteriores. Dotaremos este museu de dinâmicas programáticas que promovam a articulação da sua colecção com expressões artísticas contemporâneas.

É escandaloso que o Museu Rafael Bordalo Pinheiro tenha estado encerrado anos a fio, importando assegurar a sua reabertura a título definitivo.

O Pavilhão Branco (instalado no Museu da Cidade) e o Palácio das Galveias são dois espaços municipais com uma programação errática que navega ao sabor de conveniências. Deverá ser criada uma linha programática forte e pré-definida, assegurando uma liderança prestigiada na coordenação e programação desses espaços camarários de exposição.

Inventariação e digitalização do Património Cultural e Histórico

Desenvolver uma política arquivística, que salvguarde o acervo histórico da cidade, proceda à inventariação e digitalização do Património Municipal Cultural e Histórico, móvel e imóvel e, posteriormente, promova a sua divulgação, com recurso à utilização das novas tecnologias.



Capítulo II

Cidade da Proximidade

II

A Cidade da Proximidade

A cidade da proximidade é uma cidade solidária e de cidadãos. Uma cidade onde munícipes, poder público, sociedade civil e Câmara se devem articular e cooperar para responder, nas suas áreas de competência, às necessidades das pessoas que nela vivem. Uma cidade vista como espaço de participação e de pertença.

As competências específicas das câmaras municipais incidem, sobretudo, nos domínios do planeamento urbano e construção, da política de transportes e da rede rodoviária, do saneamento básico e do ambiente. Noutras áreas de responsabilidade pública, de cariz mais social, as competências tendem a estar mais centralizadas na administração e no governo central.

No entanto, não faz sentido pensar o planeamento das cidades sem ter em conta as questões sociais. **A dimensão social deverá ser um eixo central em qualquer gestão autárquica e não apenas betão ou negócio.** É esta a nossa diferença relativamente ao que tem sido o governo da cidade nos últimos anos. O poder municipal não pode ficar por um olhar abstracto e meramente urbanístico sobre o desenho da cidade. Pelo contrário. Deve estar atento e tornar-se interventivo nas dinâmicas sociais da cidade, e ser suficientemente ágil e ambicioso para lançar programas que contrariem tendências de guetização, envelhecimento ou marginalização que emergem actualmente em diversas áreas da cidade.

O que queremos é uma cidade próxima das pessoas, que saiba cuidar das pessoas, atenta à especificidade das suas diferentes dinâmicas sociais e capaz de responder às preocupações dos lisboetas.

São seis os eixos programáticos desta candidatura em matéria social e cultural:

- Lutar por uma cidade inclusiva, que apoie e respeite as **minorias** e os **mais fracos**, com especial atenção aos idosos, às crianças, aos jovens e aos imigrantes.
- Contribuir para um **sistema escolar** que não esteja divorciado da vida e das necessidades da cidade e que ajude a promover o seu repovoamento;
- Democratizar o acesso à **produção cultural** e levar as pessoas a uma utilização rotineira dos equipamentos culturais da cidade, potenciando o nosso capital de diversidade e criatividade;
- Fazer de Lisboa uma cidade **tecnologicamente avançada**, facilitando o acesso às redes globais de comunicação e informação;
- Trabalhar com o **Serviço Nacional de Saúde** como área transversal que permite melhorar a qualidade de vida dos munícipes, orientada para a promoção da educação para a saúde, gizada como lugar de construção de um projecto integrado de saúde pública, que inclua uma aposta forte na política de prevenção e redução de riscos da toxicodependência;
- Garantir a **segurança** aos lisboetas de uma forma generalizada, dando visibilidade ao policiamento de proximidade, desenvolvendo políticas de urbanismo socialmente responsáveis e apoiando medidas realistas que reduzam os efeitos sociais da toxicodependência;
- Criar uma **casa abrigo** para vítimas de violência doméstica;
- Promover a instalação de um **centro de atendimento no âmbito da saúde sexual e reprodutiva**.

1. Educação

As responsabilidades das câmaras na educação centram-se na execução das políticas educativas nacionais e na administração directa das escolas do 1º Ciclo do Ensino Básico e dos jardins-de-infância da rede pública da Cidade de Lisboa.

A definição de currículos e o pessoal docente estão sob a tutela do Ministério da Educação. Tudo o resto – gestão e administração da rede escolar, incluindo a construção de novas escolas, infra-estruturas, meios logísticos, transportes, apoio à actividade escolar e pessoal não docente – é da competência das autarquias.

A Câmara Municipal não pode olhar a questão da educação como um pelouro isolado. A educação é trave mestra da qualidade de vida dos cidadãos e da promoção de igualdade de oportunidades. Deve ser encarada como instrumento central no repovoamento da cidade. Por isso, só uma política transversal pode ser eficaz.

O despovoamento de Lisboa, com o afastamento de jovens para regiões periféricas, tem implicação directa na inexistência de projectos de escola no centro da cidade. Grande parte dos professores reside fora da cidade, em condições piores do que as que existiriam se pudessem trabalhar nas escolas dos seus locais de residência. E as crianças que frequentam as escolas residem muitas vezes longe, sendo as escolas da cidade escolhidas por ser em Lisboa que os pais trabalham. Este desencontro de lugares tende a dificultar a participação das famílias e das comunidades nos projectos escolares.

A degradação do imobiliário urbano e os negócios relativos às áreas edificáveis no centro da cidade têm uma relação directa com a situação física dos equipamentos escolares. Tem gerado uma lógica perversa de encerramento injustificado de escolas, vendidas para permitir a multiplicação de construções especulativas.

A educação para a cidadania é matéria respeitante aos projectos curriculares – nos quais a autarquia não teria, em princípio, intervenção. O que é claramente incompreensível. Não só a educação para a cidadania deve usar o espaço local e de vizinhança como campo de aprendizagem da participação, como a realidade sócio-cultural da cidade de Lisboa é uma riqueza que as suas escolas devem saber aproveitar e promover. Num espaço social cosmopolita, como é a cidade de Lisboa, só uma aposta forte na educação para a interculturalidade permite prevenir a xenofobia e a exclusão racial. Numa palavra – há que apostar na criação de espaços de diálogo intercultural, assentes na participação de cidadãos de diferentes etnias, nacionalidades, credos e culturas, que façam da escola um lugar de reconhecimento da diferença e da aprendizagem democrática da pluralidade. Há ainda que assegurar uma intervenção dos projectos curriculares, de forma a assegurar o ensino do inglês e a formação artística (principalmente musical) das crianças.

A arquitectura das escolas deve ter em conta as acessibilidades, verificando-se que muitos edifícios novos continuam a não ter acessos para pessoas portadoras de deficiência. Por outro lado, deve a escola ser promotora de comportamento saudáveis, quer promovendo hábitos alimentares salutareis nos seus refeitórios e nas ementas de refeições escolares, quer apostando na educação para a prevenção, quer, finalmente, assegurando que a cobertura médica da população escolar e pré-escolar seja capaz de detectar precocemente deficiências infantis.

Em matéria de educação, esta candidatura defende:

- Uma escola que tenha em conta as necessidades da cidade, das crianças e dos pais, garantindo a universalidade do turno único nas escolas públicas do 1º ciclo e no acesso a refeitórios decentes;
- Uma divisão mais racional de competências entre o poder central e autarquia, com a consequente atribuição dos recursos necessários;
- Um planeamento da localização das escolas que contribua para um crescimento harmonioso da cidade e o repovoamento das suas zonas envelhecidas;

- Uma escola inclusiva que integre projectos culturais e educativos que incluam a participação da comunidade local, abrindo a rede escolar ao usufruto de grupos culturais, associações e comunidade local.

Um turno único nas escolas

É urgente a criação de um turno único nas escolas do primeiro ciclo e da rede pré-escolar nos casos onde ainda não exista

Acresce ainda um outro problema central: o da existência de condições para permanência de muitas crianças na escola em horário pré e pós-escolar. Têm de ser criadas condições de disponibilidade de pessoal e de espaço para que as famílias possam deixar os seus filhos na escola antes das 9 horas, por se tratar muitas vezes de famílias que iniciam a sua actividade laboral de manhã muito cedo.

Quanto à permanência pós-escolar, há que rever todas as situações de ATLS, definindo regras de enquadramento, por forma a que não ocorram situações completamente díspares – no que respeita a preços, às actividades ou ainda à qualificação do pessoal. Admitindo que a Câmara não tenha condições para garantir directamente o funcionamento dos ATLS, não pode, contudo, alhear-se das formas como eles existem e funcionam nas diferentes unidades da cidade, devendo promover as parcerias necessárias para assegurar a mais-valia deste serviço.

Participação da Câmara no processo de colocação de professores

A colocação dos professores é da competência exclusiva do Ministério da Educação. Contudo, o executivo municipal não se pode desligar desse aspecto central da qualidade da educação prestada na cidade de Lisboa. Nesse sentido, pode e deve tornar-se voz dos cidadãos de Lisboa face ao Ministério.

Há que acabar com a rotação de professores nas escolas para que as crianças não sejam, em cada ano, confiadas a pessoas sempre diversas, com a conseqüente instabilidade de aprendizagem para os alunos. E é óbvio que não é possível construir projectos escolares estáveis, evolutivos e fiáveis, se o grupo de professores que enceta um trabalho se desagrega no final de cada ano escolar. Tudo recomeçando do início no ano seguinte, com outro conjunto de pessoas que não se conhecem, nem conhecem o trabalho já feito.

Por isso, a Câmara deve reivindicar junto do Ministério da Educação que a colocação de professores do pré-escolar e do primeiro ciclo não seja feita à revelia da Câmara, mas antes contando com uma intervenção articuladora por parte da autarquia. Deve também negociar com o Ministério de Educação a criação de equipas educativas nas escolas do 1º ciclo, acabando com a mono-docência e diversificando os conteúdos curriculares, tendo em vista particularmente a educação musical, artística e física.

Criação de uma rede pré-escolar que ajude ao repovoamento da cidade

O ensino pré-escolar é uma das formas mais eficazes de estimular o desenvolvimento da criança, de prevenir o insucesso escolar e de combater a exclusão social. E, contudo, esta é uma das dimensões mais negligenciadas da rede escolar em Portugal.

Há poucos elementos relativos à rede de creches e de ensino pré-escolar. Sabe-se, no entanto, que a cobertura na área da Grande Lisboa é insuficiente (apenas cerca de 70%). Esta candidatura defende toda a prioridade à criação de uma rede pré-escolar, por parte da Câmara Municipal, de modo a garantir a cobertura de toda a população e a promover a vinda de jovens com filhos para a cidade.

Escolas abertas aos bairros

As escolas básicas e secundárias de Lisboa deixarão de ser, apenas e só, escolas. Município, equipas escolares, associações de pais, grupos culturais e comunitários deverão pensá-las como espaços de valências múltiplas para adultos e crianças, aproveitando os seus tempos mortos e os fins de semana.

Abrir as escolas de Lisboa à comunidade e à cidade. Fazer entrar saberes tradicionais nas instituições escolares; organizar acções de formação que promovam o trabalho de proximidade e o voluntariado social; multiplicar tempos e eventos de convívio inter-geracional; dinamizar projectos culturais e desportivos no espaço escolar; fomentar a educação musical e artística. Em suma: saber dar novos usos aos espaços escolares, vendo-os como lugar de vivência da cidadania, do lazer e da cultura da cidade.

Transferir competências, só com meios acrescidos

Caminhar para uma administração e serviços públicos mais próximos das populações exige-nos um processo faseado de descentralização, que permita uma maior participação das populações. Mas fazê-lo implica dar uma enorme atenção à forma como esse processo se desenvolve, de modo a garantir que essa aproximação e essa transferência de responsabilidades não corresponda à degradação de serviços públicos.

É por isso que, no caso das responsabilidades acrescidas das autarquias na área da educação, nos permitimos deixar já o alerta de que a passagem de competências do governo central para as autarquias não foi acompanhado pelos meios técnicos e financeiros necessários para um ensino público de qualidade.

Nesse sentido, esta candidatura bater-se-á pelo reforço de meios e recursos para fazer face às competências que assume na área da educação. E compromete-se a fazer o mesmo, caso haja novas competências atribuídas aos executivos municipais.

A descentralização das responsabilidades não pode ser uma forma encapotada de desresponsabilização financeira por parte Estado e degradação da prestação de serviços públicos. Deve ser uma forma de aproximar e qualificar os serviços públicos.

Câmara tem de comunicar às escolas do primeiro ciclo as verbas municipais a elas destinadas

É indispensável que as verbas municipais destinadas a escolas do primeiro ciclo sejam claramente comunicadas às escolas respectivas, de forma a que, dentro dos agrupamentos verticais (onde estão integrados), tais verbas não sejam diluídas no orçamento do agrupamento, vendo as escolas recusadas quantias de que carecem — e às quais têm direito — sem saber as razões dessas recusas.

Obras nas escolas para garantir educação física para todos

A educação física e o desporto escolar devem assegurados a todas as crianças. O que implica dois tipos de intervenção. Por um lado, realizar obras em todos os edifícios que delas careçam, ou fazer a substituição dos edifícios que não possam, mesmo com intervenção, comportar a criação de espaços próprios para estas actividades. Por outro lado, garantir professores qualificados, revendo ou extinguindo o contrato entre a Câmara e a Federação Portuguesa de Ginástica, que fornece monitores que dão instrução escolar sem qualquer integração curricular.

Deve ainda ser considerado o problema dos espaços lúdicos para as crianças — os recreios. Um exemplo de edifício sem condições físicas elementares nesta área é a escola do Largo do Leão. Dentro de quatro anos, não pode existir em Lisboa uma única escola do ensino pré-escolar ou do primeiro ciclo do ensino básico sem um recreio condigno.

Acesso dos filhos de imigrantes ilegais à educação

Os filhos de imigrantes devem ter total garantia do acesso à educação, independentemente do estatuto legal da sua família. Mais. A educação intercultural deve ser promovida, contribuindo para o intercâmbio e a aprendizagem mútua entre crianças e actores escolares de origens culturais diversas e facilitando o ensino multilingue. Cabe à Câmara promover projectos educativos extra-curriculares que dêem particular atenção à dimensão educativa multicultural e de aprendizagem do direito à diferença.

Garantir condições para que as crianças portadoras de deficiência estejam no ensino regular

A criança portadora de deficiência deve ser tendencialmente integrada no ensino regular, promovendo-se medidas de avaliação precoce, em interacção com os serviços de acção social da Câmara, criando acessibilidades e disponibilizando meios humanos que facilitem apoio educativo especial.

2. Cultura

A Cultura é um meio fundamental de valorização dos cidadãos e, por isso, é condição essencial para a sua qualidade de vida. Compreende e extravasa o enquadramento estritamente institucional. Ela vive das suas manifestações mais espontâneas, vivenciais, produzidas pelas próprias populações. Acessível para todos os cidadãos, assume-se como veículo de transmissão de valores.

Temos por objectivo potenciar o capital de diversidade e criatividade da cidade, colocar os espaços municipais ao serviço dos agentes culturais e da população e criar estruturas de referência nas várias áreas do espectáculo.

Promover e garantir um acesso mais democrático à Cultura é objectivo desta candidatura, assumindo a sua importância como factor de valorização e qualificação das pessoas.

A nossa candidatura defende:

- Um acréscimo da actividade municipal na divulgação e organização de produções culturais e na comunicação entre os vários agentes que desenvolvem trabalho na cidade;
- A cedência de espaços e meios financeiros para a actividade cultural, fazendo da autarquia o principal motor público da produção cultural na cidade;
- A promoção da democratização ao acesso e à produção cultural;
- A colocação de Lisboa numa rota de produção e consumo cultural com reconhecimento internacional;
- O apoio à actividade desportiva, com especial atenção aos clubes de bairro e à diversificação de modalidades praticadas.

Grande Auditório do Povo de Lisboa

Criar um equipamento de raiz, com uma lotação entre as 1500 e as 3000 pessoas, destinado a facilitar a realização de espectáculos através de uma prática de aluguer de salas aos artistas a preços simbólicos e de uma política de bilheteira também ela de baixo custo para os espectadores. A gestão deste Grande Auditório do Povo de Lisboa deverá ficar a cargo de uma estrutura especificamente designada pela CML para o efeito.

Festas da Cidade

Revitalização das Festas de Lisboa. A programação da Câmara deve ocupar, durante 15 dias, espaços públicos da cidade, com espectáculos de qualidade, nas ruas do centro e da zona histórica. Deve haver uma maior ligação entre a festa popular (arraiais) e a programação cultural. A promoção tem de ser mais bem cuidada. As festas devem valorizar as características mediterrânicas de Lisboa, com programação desportiva junto ao rio e em Monsanto, programação cultural nas principais praças da cidade e jardins e festa popular nos bairros históricos.

Celebração da Primavera

Complementar as iniciativas do dia da música levadas a cabo pelo CCB com a promoção de uma Festa da Primavera na cidade, que leve a música para os jardins e ruas, salas e palácios, e que seja aberta a todos os registos e a toda a gente.

Apoio aos Festivais DocLisboa e Indie

São os dois principais festivais de cinema em Lisboa. Devem ser apoiados pela Câmara, quer na sua promoção quer na cedência de todos os espaços. A Câmara deve ponderar, com os agentes culturais, a realização de um grande festival internacional de cinema na cidade, especializado e que aproveite as potencialidades culturais e turísticas de Lisboa.

Criação de um Serviço Municipal de Apoio à Criação Cinematográfica

Lisboa tem condições naturais – luminosidade, estética da cidade – excelentes para a produção de filmes. A Câmara deve criar um Serviço Municipal de Apoio à Criação Cinematográfica. Para aproveitamento dessas condições é importante disponibilizar meios e facilidades e encetar contactos para atrair investimento nacional e estrangeiro para a criação de estúdios de cinema.

Teatro de repertório no S. Luís e Maria Matos

Garantir a programação de um teatro de repertório num dos dois grandes teatros municipais (S. Luís ou Maria Matos) de forma a levar autores clássicos e contemporâneos de referência ao grande público, em articulação com as freguesias e a preços reduzidos.

Estabilidade para companhias que usam espaços camarários

Assegurar estabilidade contratual às companhias teatrais já sediadas em espaços camarários, clarificando protocolos existentes e promovendo uma avaliação justa e isenta da sua acção. Garantir o acesso a espaços municipais, em regime

rotativo, a outras companhias e projectos, profissionais e amadores. Disponibilizar espaços municipais para ensaios de teatro, dança e música (por exemplo, o Palácio de Tancos para a dança).

Criação de uma rede de bibliotecas de bairro

Em muitos municípios do interior existem já novas bibliotecas de leitura pública dotadas das melhores condições e oferecendo um serviço moderno, funcionando integradas na Rede Nacional de Bibliotecas Públicas (RNBP) do Instituto Português do Livro e das Bibliotecas (IPLB). Em comparação, no concelho de Lisboa o panorama é confrangedor e de carência quase total. Existem em todo o concelho apenas 11 bibliotecas e duas bibliotecas infanto-juvenis, para além da biblioteca central das Galveias. Tratam-se de bibliotecas de pequena dimensão que não oferecem (com excepção da de Telheiras) um serviço minimamente actualizado, nem cobrem as necessidades da população da cidade e dos seus bairros, tanto pela sua incipiente distribuição, como pelo seu pequeno número e ainda pela área reduzida, escassos serviços e recursos disponíveis em função da população que servem. A população de Lisboa está mais mal servida de bibliotecas públicas do que a da maioria dos concelhos vizinhos e do restante país.

Encontra-se em fase de projecto uma biblioteca central, inserida num projecto megalómano que pretende juntar no mesmo edifício o arquivo municipal, a biblioteca e um centro de congressos, cujas obras se encontram num estado inicial, tendo sido adjudicada apenas parte da obra. Dado o valor elevadíssimo do investimento implicado e a localização periférica da biblioteca, num vazio urbano descaracterizado do vale Santo António, não nos parece ser esta uma solução correcta e eficaz para começar a resolver o problema da leitura pública em Lisboa, tanto mais que os serviços de tratamento técnico se encontram já a funcionar centralizados em edifício próprio. Construir uma grande biblioteca central, corresponderá neste caso a mais um investimento de fachada, que dará origem a mais um elefante branco com enormes custos de investimento e de manutenção.

Seria mais eficaz e de maior alcance para a cidade, utilizar alternativamente o investimento previsto para apoiar o lançamento de uma rede de bibliotecas de bairro, com tratamento técnico centralizado. Nesse sentido, propõe-se a interrupção das obras e a reavaliação do projecto e o lançamento de um novo processo que garanta à cidade e aos cidadãos um acesso à leitura pública, descentralizado e próximo do seu lugar de habitação, ou de trabalho.

Esta intenção corresponderá a equipar cada bairro com uma nova biblioteca pública, construída de raiz ou recuperando edifícios existentes com condições suficientes para esse fim, correctamente dimensionada em função da população que serve e das características do bairro em que se insere. Bibliotecas com livre acesso aos documentos, disponibilizando todos os tipos de suportes documentais, praticando o empréstimo domiciliário e fornecendo também o acesso às novas tecnologias de informação e de comunicação.

Num total, propõem-se, numa 1ª fase, 20 bibliotecas públicas integradas na cidade, de forma a serem acessíveis à população de cada bairro e ainda um número variável de bibliotecas mais pequenas distribuídas pelas freguesias. Num processo faseado, dando prioridade aos bairros mais populosos da periferia, tais como Benfica, Marvila, Lumiar, Carnide e aos bairros do centro histórico, tais como Alfama, Castelo, Moraria, Madragoa, Lapa, Bairro Alto, etc.

Criação de um Serviço Municipal Educativo

Criar um serviço educativo municipal – tal como já existe em instituições culturais como a Fundação Calouste Gulbenkian, o Centro Cultural de Belém ou a Culturgest – que apoie e desenvolva um trabalho paralelo a determinadas actividades culturais, que vise sobretudo ensinar ao público o enquadramento histórico, artístico, técnico e sociológico dessas produções culturais. Isso poderia ser feito através de visitas guiadas, percursos históricos, aulas abertas, cursos e *workshops*. Esta medida permitirá gerar emprego para muitos historiadores de arte, investigadores, comunicadores culturais que estão em situação de desemprego e cativar e fidelizar um público que à partida não consegue alcançar satisfatoriamente o que lhe é mostrado.

Formação técnica em animação cultural

O problema de Lisboa não é em relação aos grandes equipamentos. As grandes casas de cultura que tem são suficientes. Do que Lisboa precisa é de espaços onde os jovens criadores possam experimentar, de parques com novas tecnologias ao dispor dos cidadãos, de novos lugares onde, aos fins-de-semana ou à noite, aconteça o inesperado, de jardins onde se possa pintar, cantar, tocar. Para gerir estes e outros espaços com actividades culturais é necessário formar técnicos com saberes específicos que lhes permitam assumir responsabilidades de programação e animação desses espaços.

Criar bolsa de espaços para artistas

Muitos artistas, sobretudo mais novos, deparam-se com enormes dificuldades ao tentar encontrar um espaço de trabalho, quando, na realidade, parte dos *ateliers* do Palácio dos Coruchéus não está a ser utilizada. Fazer um levantamento exaustivo relativamente à utilização desses *ateliers* e proporcioná-la a jovens artistas é a proposta desta candidatura.

Em relação aos espaços cedidos a terceiros, nunca se chega a perceber a lógica social ou cultural nas várias opções. Nas áreas culturais, criaremos regras claras com concursos e prazos de utilização que privilegiem a profissionalização da programação e da direcção técnica. Estas infra-estruturas serão pensadas como parte integrante de uma bolsa de espaços.

Armazéns, casas devolutas, terrenos expectantes, partes de equipamentos existentes servirão projectos artísticos temporários, ou estarão simplesmente disponíveis para a preparação de obras ou combinarão vertentes artísticas com animação comunitária. O objectivo da bolsa de espaços não é dar “casa” a alguns, mas impulsionar a criatividade, os percursos artísticos ainda não consolidados e a “movida” à escala dos bairros.

Apoiar a Orquestra Metropolitana de Lisboa

Apoiar a Orquestra Metropolitana de Lisboa, promovendo a sua estabilidade financeira e fomentando a sua actuação diversificada na cidade, por exemplo com pequenos concertos nos jardins, nas escolas e nas igrejas de Lisboa.

Dotar as colectividades e associações culturais de meios

Ao lado desta Cultura Institucional, praticada por profissionais e consumida pela população em geral, existe uma outra que não deverá ser esquecida pela Câmara – a Cultura produzida pelas populações. Esta Cultura, desenvolvida principalmente por associações e colectividades, deverá merecer todo o apoio da Câmara. Para tanto, será necessário, antes de mais, proceder ao levantamento de todas as colectividades e associações culturais existentes na cidade, bem como dos respectivos equipamentos e capacidade humana. Dever-se-á, também, assumir um plano de dotação de meios a estas colectividades e associações, principalmente atendendo à produção que têm vindo a desenvolver, à qualidade da mesma e ao impacto que terão no desenvolvimento cultural da cidade.

Retomar o apoio à expressão cultural das minorias étnicas e ao Arraial Pride LGBT

A Câmara deverá incentivar a produção de híbridos multiculturais, entendendo-se assim um multiculturalismo que não contém em si a ideia de separação entre grupos culturais que coexistem. Realizar apoios concretos – financeiros e logísticos – a actividades culturais de minorias sociais étnicas, de género ou sexuais, tendo em conta que a realização e qualidade dos mesmos reflectir-se-á na imagem que a cidade de Lisboa projecta para fora. Apoiar e dignificar as expressões minoritárias já existentes e que, pelo actual executivo camarário, foram relegados para segundo plano, em claro sinal da sua intolerância – como sejam o Arraial Pride LGBT e o Festival Gay e Lésbico de Lisboa.

Incentivar e apoiar acontecimentos culturais das comunidades imigrantes em que estas comuniquem e mostrem ao resto da cidade a sua cultura. Promover o Dia das Comunidades com a realização de uma festa na cidade de partilha, mostra e

divulgação da sua diversidade, com eventos culturais, de sabores e de saberes, em vários espaços da cidade e aberta à população em geral.

Passes Cultural e agenda semanal de cultura

Criar um Passe Cultural, em parceria com as instituições culturais que a ele queiram aderir, chegando para isso a um acordo com o poder central. Este Passe dará descontos de preço, intensificando hábitos culturais sem aumento de despesa. Ao Passe Cultural estará associada uma revista semanal gratuita de informação cultural (de fácil consulta e não burocrática) que indique com detalhe e com clareza a oferta cultural lisboeta.

Animação na cidade e junto às bibliotecas

Animação cultural nos pequenos largos e praças próximos das bibliotecas como estratégias de condução ao próprio edifício da biblioteca. Cada fim-de-semana esse local de animação aproxima-se da biblioteca até que a procura de livros nas estantes passe a ocorrer naturalmente. Uma arcada com boa acústica pode ter um programa informal de ópera aos fins-de-semana de manhã e tarde, junto a uma loja ou restaurante. Há que incentivar os comerciantes locais para estratégias de animação exigentes e criativas. As bibliotecas, espaços da municipalidade ou espaços privados não usados, podem temporariamente receber exposições para crianças e de adultos.

Apelaremos à intervenção dos lisboetas enquanto artistas amadores, enquanto conversadores potenciais, enquanto aproveitadores de um ócio criativo e urbano. Queremos recuperar a vida nos jardins de Lisboa, que estes deixem de ser locais de ameaça, depósitos de entulho, de águas sujas e possam ser lugares aprazíveis onde dá um enorme prazer estar e encontrar pessoas.

Animação e pedagogia

Se queremos que a vida entre nos teatros e nos museus, também queremos que a cultura e a criação artística entre na casa das pessoas, nos seus bairros, nos seus quarteirões. Para isso promoveremos a instalação de pedagogos em espaços com potencial vocação cultural que - depois de contextualizarem os lugares: museu, quartel, palácio, fábrica, clube recreativo - desenvolvam um trabalho local de criação artística, privilegiando a actividade de pedagogia artística para as crianças e os idosos e envolvendo as associações de moradores e recreativas.

O município promoverá ainda uma colecção de documentários didácticos em formato vídeo sobre a memória da cidade e dos seus lugares, para consumo doméstico e apoio escolar.

Coordenação entre instituições culturais

Liderar um grupo coordenador que tenha a participação das instituições culturais – públicas e privadas – presentes na cidade, de forma a garantir e a facilitar o acordo possível na organização das respectivas programações, bem como a divulgação concertada das mesmas.

Os espaços públicos em rede

A inexistência de uma política de planeamento e gestão dos espaços públicos tem provocado situações frequentes de ruptura, com impasses que se prolongam por demasiado tempo. Os equipamentos culturais criados nos últimos dez anos foram, na maior parte dos casos, esquecidos. A conquista gradual do espaço público de Lisboa não obedece a um Plano, mas à iniciativa das Juntas de Freguesia e Gabinetes Locais, que gerem a cidade pontualmente. Se quisermos utilizar espaços para iniciativas culturais, como praças, jardins e parques ou equipamentos de bairro, a confusão da resposta é total, como total é a incapacidade de encontrar soluções para a sua utilização.

Na actividade cultural, não existe coordenação entre a Associação de Turismo de Lisboa, os Pelouros da Cultura e da Juventude da Câmara, os Gabinetes dos Bairros Históricos de Lisboa e a Empresa de Gestão de Equipamentos de Animação Cultural (EGEAC). Na Câmara ninguém sabe, com rigor, quais os equipamentos culturais que lhe pertencem para além dos óbvios teatros e museus.

Por isso propomos a criação de uma rede inter-serviços de espaços disponíveis e/ou potenciais para fins culturais e de animação que possa facilitar a programação e gestão desses espaços para esses fins e que disponibilize essa informação on-line.

Desporto contra a sedentarização

Na promoção do desporto, o município tem desenvolvido trabalho no domínio do apoio e dinamização das colectividades locais e a cidade dispõe hoje de um acontecimento de nível internacional que contribui para a sua própria imagem: a meia maratona, sem dúvida uma grande festa do desporto. Estas iniciativas merecem o apoio desta candidatura que propõe a sua manutenção.

No entanto, a cidade também assistiu ao fim vergonhoso dos Jogos de Lisboa, iniciativa que propomos reactivar. Promoveremos igualmente a ligação da prática desportiva à fruição dos espaços verdes e à descoberta de percursos e passeios, e incentivaremos a prática desportiva em diversidade de modalidades não apenas competitivas.

Os clubes pela cidade

Os clubes fazem parte da marca da cidade, projectam-na no exterior, suscitam afectos – dos ódios às paixões – e promovem a prática desportiva de milhares de jovens. Tudo isto são excelentes razões para que o município procure, com cada um deles, programas de promoção desportiva e considere mesmo o apoio a projectos de alargamento dos espaços e usos



desportivos nos seus terrenos, salvaguardados direitos de fruição pelas populações locais. Mas esta candidatura opor-se-á a que se privilegiem os grandes clubes através de operações de especulação imobiliária e de “políticas urbanas por medida”, como já aconteceu no passado.

3. Novas tecnologias: Lisboa num click

Lisboa deve ter hoje a ambição de ser parte activa nas redes globais de conhecimento e comunicação proporcionadas pelas novas tecnologias.

Está em jogo nada menos do que o reposicionamento estratégico de Portugal a nível da União Europeia. Mas também a forma como Lisboa se promove e se assume como pólo actuante na rede das cidades globais. Cabe por isso aos poderes públicos da cidade assumir o objectivo de capacitar a população lisboeta para o acesso às redes de informação e de conhecimento.

Temos hoje a tecnologia e os recursos suficientes para desenvolver no terreno autárquico um programa multidisciplinar que democratize a possibilidade de acesso à rede global, combatendo a info-exclusão cidadã. O caminho a seguir é simples: facilitar o acesso livre à rede global por parte de qualquer cidadão, num exercício livre e consciente de cidadania pró-activa.

Até porque já existem, em vários pontos do mundo, experiências diversas em plena aplicação de facilitação de acesso livre no espaço público, com resultados promissores do ponto de vista da democratização do uso das novas tecnologias de informação e de comunicação. Assim haja vontade política de o fazer.

O objectivo é, assim, duplo. Por um lado, dotar a cidade das infra-estruturas necessárias que facilitem o acesso às redes globais de informação por parte dos cidadãos a partir de espaços públicos de lazer e sociabilidade. Por outro lado, promover a democratização desse uso das novas tecnologias de informação, através da multiplicação de pontos de acesso e da educação nas novas tecnologias.

A nossa candidatura defende:

- Dotar 50 espaços públicos de rede de Internet de banda larga sem fios;
- Uma Câmara com *software* livre;
- A utilização das novas tecnologia para uma maior transparência dos serviços autárquicos.

Espaços públicos com a cobertura de acesso a Internet em banda larga sem fios

Lisboa deve apostar na promoção do acesso e do uso das novas tecnologias de informação e comunicação. Nos dias que correm, o acesso à internet em espaços públicos da cidade é um dos caminhos centrais de democratização e facilitação do uso do manancial de informação e lazer que a rede global proporciona.

Neste sentido, propomos um projecto piloto que visa facilitar o acesso às novas tecnologias de informação e comunicação, introduzindo uma nova visão sobre o uso do espaço público – um espaço público “conectado”, virado para uma lógica de lazer, sociabilidade e vivência ao ar livre. É uma escolha orientada para o futuro, para a dinamização dos uso dos espaços urbanos, para a democratização do acesso a um instrumento central na produção de conhecimento e de conexão com as redes globais de informação a partir da dinamização do espaço público urbano.

Propomos a selecção de cerca de 50 espaços públicos ao ar livre – jardins, praças, espaço de lazer na cidade Lisboa – que sejam entendidos como pontos estratégicos no desenho da cidade, e passíveis de serem utilizados pelos cidadãos como pontos gratuitos de acesso à internet.

A estimativa dos custos da instalação destes “hot-spots” prova a facilidade da sua execução. A instalação de cada ponto de acesso ronda os 500 a 700 euros, com custos de manutenção mensais que não ultrapassam os 60 a 80 euros. Além disso, as convenções internacionais estabelecem que o uso dessa conexão sem fios é gratuito. Nesse sentido, é um projecto financeiramente comportável que permitirá trazer Lisboa para o futuro. Não faz sentido adiá-lo mais.

Escolas de Lisboa ligadas em rede

As escolas do primeiro ciclo devem ser dotadas de equipamentos que permitam a aprendizagem e o acesso á rede global. Não faz sentido que as escolas, ligadas à rede global da internet, se mantenham desconectadas umas das outras na sua própria cidade. Assim, à semelhança com o que foi feito durante o evento Porto 2001/Capital da Cultura, as escolas de Lisboa deverão ser ligadas numa rede, que permita a promoção e a gestão de projectos educativos comuns e favoreça a partilha e desenvolvimento de software educativo.

Banda larga gratuita em todos os pontos públicos

Assegurar gratuitamente, e de forma tão ampla quanto possível, o acesso à internet em banda larga em todas as instituições de atendimento ao público do município de Lisboa, e, em particular, na rede das bibliotecas públicas da cidade.

Interessa elaborar e levar avante um programa extensivo de combate à info-exclusão, para os próximos 4 anos, no sentido de garantir gratuidade no acesso em todos os pontos públicos da autarquia. Nos programas de acesso à rede em banda larga deve assegurar-se, sempre que possível, a presença de técnicos especializados para o auxílio aos cidadãos.

Portal âncora para instalação de páginas de associações com sede no concelho de Lisboa

Garantir a construção na rede de um Portal-âncora gratuito de acesso livre – a alojar no servidor duma Universidade pública de Lisboa, mediante protocolo. Este Portal deve permitir a instalação de páginas próprias por parte das associações não governamentais e não lucrativas com sede no concelho de Lisboa, a quem seja garantida não só a livre comunicação com todos os cidadãos, como o acesso à própria rede global para seu próprio desenvolvimento.

Câmara em software livre

Aprovar um grande projecto de migração de toda a rede de informação própria da autarquia – ou pelo menos da mais relevante - para o seu funcionamento em software livre, no espaço máximo de 3 anos, seja no software que suporta os canais de contacto da autarquia com o público, seja no que suporta a sua própria rede interna.

Recentemente, em Espanha, a região da Estremadura concluiu um projecto de migração completa de toda a sua rede informática para software livre, tendo entregue a uma instituição universitária o desenvolvimento de projecto de inovação que permitiu personalizar o uso do sistema para utilização dos serviços do governo regional. A Câmara de Lisboa pode fazer o mesmo.

Cabo nos bairros históricos

Protocolo com empresa de televisão por cabo para a instalação de rede nos bairros históricos, garantindo a remoção das antenas e dando a estes cidadãos o direito a aceder a esta infra-estrutura.

4. Saúde

As unidades de saúde de Lisboa são pontos estratégicos de intervenção no tecido social da cidade. Desde meados dos anos 70 que a Organização Mundial de Saúde tem vindo a defender a orientação dos sistemas de saúde virada para o enraizamento nos territórios de actuação, e para a promoção da participação da comunidade na elaboração do planeamento e das respostas do sistema. Por razões que são hoje óbvias. Por um lado, porque em termos de ganhos de saúde e racionalidade do sistema só ganhamos em envolver a comunidade na adequação da resposta do sistema de cuidados de saúde. Por outro lado, porque só uma acção socialmente integrada, capaz de articular em rede diferentes instituições – escolas, autarquias, associações – nos permite desenhar estratégias orientadas para a prevenção e a educação para a saúde.

Sendo o Ministério da Saúde o responsável primeiro pela organização da rede de cuidados de saúde, o município deve servir de interlocutor do Ministério e assumir a promoção de uma visão de proximidade na estruturação do sistema de saúde na cidade.

Numa cidade polvilhada de zonas envelhecidas e bairros populares, as unidades de saúde são muitas vezes as primeiras instituições a serem confrontadas com os efeitos de diferentes tipos problemas sociais, para os quais nem sempre têm a resposta adequada. Situações sociais de pobreza, solidão e envelhecimento confrontam quotidianamente a rede de cuidados de saúde primários – os centros de saúde – que é, por assim dizer, a porta de entrada no Serviço Nacional de Saúde, que deve actuar numa lógica de territorialidade e proximidade.

Deve ser esse o nó estratégico de articulação entre a autarquia e o sistema de saúde. Só criando lógicas de cooperação dinâmica entre instituições públicas e pluralizando os instrumentos de acção, é que estaremos habilitados a dar as respostas políticas necessárias.

Nesse sentido, o município deve ser um dos principais intervenientes no desenho da estrutura das instituições da saúde no concelho.

Esta candidatura defende:

- A participação da Câmara Municipal na definição da localização dos centros de saúde;
- A articulação entre instituições sociais locais – escolas, lares de idosos, associações – para criar redes de instituições promotoras de educação para a saúde e respostas integradas a problemas sociais;
- A cooperação em equipas multidisciplinares de apoio a idosos, doentes crónicos e aos convalescentes mais carenciados;
- Uma política de combate à toxicodependência que aposte na prevenção e na redução de riscos.

Participação da Câmara e das juntas de freguesia na decisão da localização dos centros de saúde

Há 12 centros de saúde na cidade de Lisboa, todos eles integrados no Serviço Nacional de Saúde e dele dependentes. Contudo, o município deve ter uma palavra a dizer sobre a justeza destas localizações, ponderar a necessidade de eventuais extensões, ou mesmo intervir junto do Ministério da Saúde no sentido de criar novos centros de saúde, à medida que a cidade se vai transformando. Veja-se, ainda, a vasta população servida pelo Centro de Saúde de Sete Rios. Uma divisão em duas unidades diferenciadas poderia facilitar a racionalização da gestão dos cuidados de saúde nesta área da cidade.

É importante que se siga um critério genérico para a definição da população alvo que um Centro de Saúde deve servir. Mas não basta ficar pela frieza dos números. Note-se que uma distribuição abstracta de meios para um Centro de Saúde localizado numa zona onde predominam idosos deixa de ser equitativa, apesar dos números. Algumas zonas de Lisboa são habitadas por idosos ou populações mais carenciadas, e, nesse sentido, tendem a exigir um reforço de meios para responder a uma maior procura de cuidados de saúde.

Ora, sendo certo que a Câmara e as freguesias conhecem a composição etária dos habitantes, é vital a sua participação no planeamento da rede de cuidados de saúde primários – indicando onde é que são necessários reforços, tanto ao nível do atendimento por técnicos de saúde, como ao nível de apoio domiciliário.

Só a política de proximidade local nos permite tomar decisões que respondem à especificidade da composição social de cada área de actuação.

Educação para a saúde em parceria entre Câmara, centros de saúde, escolas, lares de idosos e associações

A criação de programas integrados de educação para a saúde deve ser uma das apostas vitais do executivo camarário. A aposta na promoção de comportamentos saudáveis e aprendizagens preventivas tem ganhos óbvios para todos os actores sociais.

Veja-se, por exemplo, a educação nutricional. Um terço das crianças e metade da população adulta portuguesa tem pré-obesidade ou obesidade. Uma parte destes obesos são diabéticos e parte importante da população acima dos 50 anos é hipertensa e tem níveis de colesterol elevados. Estas situações têm uma relação directa com a alimentação. A melhor forma de actuar sobre elas é a prevenção.

A Câmara deve, por isso, servir de promotor de projectos comunitários que envolvam centros de saúde, escolas e associações, no sentido de criar intercâmbios e articulações entre técnicos de saúde, educadores e activistas e introduzir programas de educação para a saúde nas várias instituições sociais.

Centros de internamento para convalescença em parceria entre a Câmara, a Misericórdia e associações

Apesar das deficiências nesta área, o concelho de Lisboa dispõe de hospitais e de camas em lares de acamados a longo prazo. Contudo, não conta com estabelecimentos com camas para convalescença, que constituam uma retaguarda para os hospitais centrais.

Isto é, o Hospital Central pode tratar situações agudas, mas o internamento decorre apenas durante alguns dias, após os quais o doente deverá ter alta. Nesse momento, o doente necessitaria de internamento numa instituição de transição, para

convalescença, onde seriam prestados cuidados de vigilância e de enfermagem até estar o doente totalmente restabelecido.

Esses estabelecimentos transitórios não existem na cidade de Lisboa. Na maioria dos casos, as famílias vêem-se a braços com situações impossíveis de resolver, com graves consequências para o doente e que, em geral, constituem um encargo pesado para os elementos femininos da família. Há que dinamizar respostas que envolvam instituições de solidariedade social, associações e instituições públicas. A Câmara deve ser pivot central dessa dinamização.

Criação de salas de injeção assistida

No início dos anos 90, o município de Lisboa foi pioneiro na criação de um programa de prevenção primária da toxicodependência, que veio, aliás, a inspirar o desenho seguido pelos Planos Municipais de Prevenção, que abrangem hoje todo o país.

Posteriormente, vimos ser desenvolvido um Plano Integrado de Prevenção da Toxicodependência no bairro do Casal Ventoso, que permitiu uma intervenção qualificada numa das zonas mais problemáticas da cidade. A resposta multiforme aí ensaiada permitiu fazer a aproximação dos toxicodependentes à rede de cuidados de saúde, restituindo dignidade e encaminhando para tratamento de muitos dos consumidores dependentes. Foram criadas diferentes equipas e definidos diferentes locais de actuação – Centros de Abrigo, Centros de Acolhimento, Gabinetes de Apoio e Equipas de Rua – no sentido de gizar uma resposta integrada que permitisse confrontar a complexidade da situação social no terreno.

Depois do abandono dessa política por parte do actual executivo, é imperativo que o poder municipal retome as estratégias que deram frutos, e que se restabeleça a articulação com os CAT's e com os serviços de prevenção.

Portugal é o país da União Europeia em que a SIDA mais cresceu e em que a toxicodependência tem efeitos mais devastadores. É por isso central avançar com a criação de salas de injeção assistida, dotadas de pessoal qualificado. Esta é

uma iniciativa que não pode esperar mais. Por um lado, o país tem hoje um quadro legal de combate à toxicod dependência que permite à autarquia dar este passo crucial nas políticas de diminuição de riscos. Mas também porque esta é uma medida que pode reverter o ciclo de degradação da população toxicod dependente; porque permite prevenir doenças transmitidas pela forma de administração das substâncias; porque, ao fazer o controlo da qualidade destas substâncias, possibilita evitar situações de overdose; e, por fim, porque possibilita esclarecer os toxicod dependentes sobre programas de desintoxicação.

Melhorar o tratamento e a prevenção

A instalação das primeiras salas de injeção assistida integra-se numa política global de combate à toxicod dependência. Isto porque, simultaneamente, Lisboa precisa de alargar a oferta de políticas de tratamento.

A criação de um primeiro Centro Municipal de Tratamento Comunitário Livre de Drogas e o estabelecimento de um protocolo com o Ministério da Saúde relativamente a novos modelos de articulação entre os CAT e a rede de Centros de Saúde deverá ser posto em prática nos próximos quatro anos. Do mesmo modo, candidataremos Lisboa a um primeiro programa experimental de distribuição de heroína a heroinómanos crónicos, sob prescrição médica.

Finalmente, apostaremos em políticas de prevenção que não sejam paternalistas ou meramente publicitárias. A acção deve incidir sobre o meio escolar, disponibilizando-se a CML para promover parcerias com vista à criação de gabinetes de atendimento a jovens que permitam não só uma acção educativa preventiva, como o encaminhamento para serviços de saúde (toxicod dependência, sexualidade, violência em espaço doméstico, etc). Igualmente importantes são as campanhas de informação na noite lisboeta sobre a nova e vasta gama de drogas químicas.

5. Segurança

Os lisboetas têm hoje a percepção que na última década e meia a sua cidade se tornou menos segura em termos de criminalidade. Esta percepção social é justificada. Houve aumentos relevantes de pequenos furtos e roubos por esticção e, regularmente, essa pequena marginalidade tende a ser enfatizada pela comunicação social.

O problema da segurança e da criminalidade não pode, nem deve ser minimizado. Ele é central na produção do espaço social de vivência da cidade. Produz fronteiras entre zonas habitáveis e zonas “selvagens”, locais onde se pode conviver à noite e locais “proibidos”. Para os cidadãos, molda o seu quotidiano: o usufruto do espaço público, a utilização dos transportes públicos e as zonas de sociabilidade nocturna passam a ser alvo de ponderação estratégica sobre a segurança que oferecem.

O sentimento de insegurança tem, assim, dois efeitos. Por um lado, tende a aprisionar as pessoas dentro das suas casas, dentro dos seus carros, dentro das zonas ditas “seguras”. Por outro lado, o mapeamento das zonas “selvagens” tende a reforçar lógicas de guetização e abandono de determinadas zonas da cidade.

A principal causa da criminalidade de roubo e esticção – a que verdadeiramente tem crescido em Lisboa – é conhecida: a dependência das chamadas drogas duras. E uma das principais causas de violência local entre vizinhos também é conhecida: a dependência do álcool. A principal resposta pública a este tipo de insegurança não é mais polícia – o que se pode justificar nesta ou naquela situação ou território – mas antes o combate inteligente à toxicodependência. A lógica repressiva, que tão inútil se tem mostrado, faliu. Mas ainda não foi substituída por outra.

As soluções neste domínio não são fáceis, mas é certo que não podemos mais aguardar por soluções milagrosas. Lisboa precisa de políticas sociais integradas que permitam reverter trajectórias de degradação e guetização de bairros da cidade.

Também é verdade que muito do que é a paisagem social de Lisboa resulta de políticas que estão fora das competências da autarquia. Mas o município não se pode alhear dos problemas sociais e da sua relação com o problema da segurança na cidade.

Isso exige, o mais das vezes, respostas plurais articuladas em projectos de médio e longo prazo. Cabe ao poder municipal gizar projectos de intervenção que respondam aos problemas reais das pessoas que habitam zonas degradadas e empobrecidas da cidade. De nada vale recuperar fachadas, se não reabilitarmos e capacitarmos o tecido social da cidade.

Intervir na dimensão social e na segurança das populações de Lisboa implica também saber ouvir quem habita nas “zonas perigosas”. Dar a volta a um ciclo de guetização numa dada área da cidade exige que o município seja promotor da capacitação e da participação dos habitantes locais.

No entanto, há que ser claro: a segurança de uma cidade não se resume ao tipo de criminalidade que tem. A discussão tem que ter em conta diferentes dimensões do que é o quotidiano dos seus habitantes, e a multiplicidade de riscos que são transversais ao desenho urbano. Lisboa tem problemas de sinistralidade rodoviária gravíssimos. E está localizada numa falha sísmica sem estar devidamente preparada para o sismo que, mais tarde ou mais cedo, a poderá atingir. São, assim, necessárias respostas plurais, para problemas diversos.

A nossa candidatura defende:

- Um planeamento da cidade que aumente a segurança dos cidadãos;
- Uma polícia municipal de proximidade;
- Um programa de prevenção anti-sísmica.

Planear a cidade para aumentar a segurança

O desenho urbano deve evitar a criação de impasses ou zonas de difícil controlo visual. Todas as ruas e espaços públicos devem ter iluminação adequada. Deve ser favorecida a instalação de esplanadas e deve-se apostar na requalificação do espaço público como condição para melhorar os níveis sentidos de segurança.

Polícia municipal de proximidade

Dar imediata visibilidade e proximidade à Polícia Municipal. Ela deve ser reconvertida para uma vasta gama de operações de policiamento de proximidade e apoio à comunidade, em vez de se concentrar na multa e na actividade meramente administrativa. Reivindicaremos ainda a instalação da Polícia Municipal nas antigas esquadras de bairro. Admitimos a video-vigilância em pontos concretos (transportes públicos, postos de multibanco e bombas de gasolina), mas recusamos a sua instalação em zonas alargadas da via pública, numa lógica de “big-brother” e descontrolo na preservação da privacidade dos cidadãos.

Reconstituir um corpo de guardas-nocturnos

Há que reconstituir um corpo de guardas-nocturnos, próximos dos cidadãos, deles conhecidos, e que podem desempenhar tarefas tanto no domínio da segurança, como no da prevenção. Para além de constituírem uma rede humana, cuja presença é, só por si, tranquilizadora, por estarem dotados de meios de comunicação rápida, podem desempenhar um papel muito importante na comunicação de sinistros às entidades competentes para a respectiva intervenção.

Prevenir para o caso de sismo

A principal questão de segurança em Lisboa tem a ver com a sua localização – ela encontra-se no centro de uma região sísmica. Não se sabe quando virá, mas sabe-se que um novo terramoto pode acontecer. E sabe-se que o seu perfil pode vir a ter muitas semelhanças com o de Los Angeles em 1994. Basta que seja de média amplitude, mas o seu epicentro seja aqui.

É simplesmente criminosa a displicência com que as autoridades encaram a gestão do risco. Por isso propõe-se um levantamento exaustivo das condições de segurança nos edifícios pré-pombalinos e pombalinos e consequentes acções de reforço e prevenção, com prioridade para os casos mais urgentes. Deverá ser igualmente reforçada a fiscalização das condições anti-sísmicas da nova construção. Defende-se a criação de programas de formação técnica nesta área e o desenvolvimento de planos operacionais das forças de protecção civil em diferentes cenários sísmicos, realizando um exercício anual de operações simuladas que envolvam a população e reforcem estratégias de resposta ao desastre.

Limitar a velocidade nas zonas residenciais

Uma cidade sem medo exige segurança rodoviária – os acidentes de viação continuam a ser o mais forte factor de mortalidade. A condução nocturna embriagada deve ser vigiada. O município pode ainda, através de uma política de criação de ruas residenciais, limitar a velocidade de circulação nos lugares de maior perigosidade e junto de equipamentos escolares, a 30 Km/hora. O recurso a “quebra-molas” deve ser utilizado sempre que necessário.

Alargamento da política de substituição de drogas

Esta candidatura defende o alargamento das políticas de substituição de drogas, de alto e baixo limiar, e outras medidas de diminuição de riscos, entre as quais a criação de salas de injeção assistida por razões de saúde pública.

As medidas que propusemos no subcapítulo da saúde – salas de injeção assistida, programas de distribuição de heroína medicamente assistida, equipas de rua e extensão da rede pública de tratamento – encontram justificação em razões de saúde pública. Mas têm, complementarmente, efeitos directos sobre os níveis de pequena criminalidade em Lisboa. Do mesmo modo, estamos na disposição de lançar um programa experimental de legalização de arrumadores de carros na cidade.

Reduzir riscos

Promover, em estreita colaboração com as entidades e associações competentes, os serviços de *drug testing*, com o objectivo de reduzir o risco associado a estes consumos em locais de diversão nocturna.

Criar conselhos comunitários nos distritos urbanos que debatam e proponham soluções para as diferentes dimensões da segurança

As questões da segurança são, como vemos, centrais e multidimensionais. As soluções devem por isso ser contextualizadas. Propomos, por isso, a criação de conselhos comunitários que reunam instituições públicas, corpo policial, juntas de freguesia, bombeiros e munícipes que discutam soluções articuladas para os problemas que confrontam os seus espaços de vivência.

6. Os excluídos da cidade

A qualidade da democracia de uma cidade mede-se pelo modo como se relaciona com os grupos sociais mais fracos e carenciados. O tecido social de Lisboa é composto por uma diversidade de grupos sociais e comunidades culturais, incrustados no desenho da cidade, que agregam situações sociais muito díspares. Mas é inegável que no seio de Lisboa vive-se a pobreza, a solidão, a exclusão e a discriminação. Fazer cidade é escolher como olhamos e agimos para reverter relações de poder, para dar voz aos excluídos, para mudar a vida dos mais carenciados.

Por isso, o município de Lisboa deve tomar nas mãos a defesa da cidadania plena: promoção e defesa dos direitos de todos, criação de espaços e políticas de solidariedade, participação das comunidades.

Nas últimas décadas, é visível o progressivo envelhecimento da população dos bairros populares. Aí, muitas vezes, é a vivência de bairro que permite criar redes de solidariedade e vizinhança que sustentam e facilitam a vida dos idosos. Mas são demasiadas as situações de solidão extrema e a degradação da qualidade de vida dos segmentos mais envelhecidos e mais pobres da população.

A resposta autárquica deve ter em conta a centralidade dos laços sociais e de sentimento de pertença de muitos destes idosos. O internamento em lares de terceira idade é muitas vezes inevitável, dada a perda de autonomia, ou a impossibilidade por parte das famílias em prestar acompanhamento. Mas, tanto quanto possível, devem ser criados serviços de apoio que permitam aos mais idosos permanecer nas suas casas, nas suas vizinhanças, nos seus bairros. Muitas vezes é essa pertença à comunidade local que mantém a sua autonomia, e o afastamento da sua casa é vivido como uma perda e um desenraizamento profundo. Dinamizar serviços de apoio domiciliário aos idosos, facultar espaços de encontro e convívio que combatam a solidão, são estas as nossas propostas.

Por outro lado, a cidade tem que dar espaço e voz à diversidade cultural e social que a habita. Olhar as minorias culturais e étnicas como uma riqueza, uma mais valia para a construção cosmopolita do espaço urbano – é esta a nossa visão.

Mais do que aceitar a diferença, há que promovê-la enquanto exercício de liberdade e cidadania. Nesse sentido, o poder municipal deve promover políticas de apoio à expressão cultural das suas minorias. Para que as especificidades das diferentes comunidades de Lisboa possam florescer, e trazer novos mundo à cidade. E bater-se por uma política de tolerância zero contra a discriminação racial, cultural ou sexual.

Em matéria de equipamentos, a nossa candidatura defende:

- A criação de um Espaço da Cultura e da Diferença, que dê voz à criação artística e à expressão das suas minorias étnicas e culturais e apoio administrativo e cultural aos imigrantes;
- A criação do primeiro centro de noite para idosos;
- A criação de uma Casa Municipal de Acolhimento para mulheres e crianças vítimas de violência doméstica.

Um Espaço da Cultura e da Diferença

Lisboa merece e deve às diferentes comunidades culturais que a habitam um Espaço que dê voz à criação artística e à expressão das suas minorias étnicas e culturais. A cidade ganha pela dignificação das diferentes culturas e tradições que fazem a multiplicidade de vivências da cidade de Lisboa. E ganham as minorias culturais – encontram um espaço onde podem reviver e criar as suas tradições culturais. Ganha a cidade cosmopolita e feita de diferenças que a enriquecem – produz um ponto estratégico de interacção multicultural e de promoção da diferença.

Este espaço pode também disponibilizar apoio a imigrantes, no sentido de providenciar informação e material administrativo diverso, em várias línguas, que facilite o acesso e acompanhamento dos imigrantes na sua relação com a administração pública local.

Políticas de habitação não discriminantes

As políticas de habitação e de realojamento social de Lisboa devem ter em conta o crescimento de populações imigrantes no perímetro da cidade. A forma como as comunidades imigrantes têm acesso à habitação determina o modo como a cidade se relaciona com a diferença cultural dos seus habitantes.

É por isso fundamental que, no planeamento habitacional e nos projectos de realojamento urbano, as comunidades imigrantes não sejam discriminadas no acesso à habitação, ou ignoradas na elaboração de projectos. Deve-se acautelar, igualmente, em sede de planeamento, os efeitos de guetização e segregação socio-espacial, criando vizinhanças social e culturalmente diversas, num combate à xenofobia e o racismo.

Combate a empreiteiros que utilizem mão-de-obra ilegal

Nenhuma obra em que a CML esteja envolvida admitirá trabalho ilegal. O próprio município procederá à fiscalização e encaminhamento judicial dos empreiteiros e sub-empreiteiros que pratiquem tal indignidade. E nenhum deles deverá contar, nesse caso, com novas adjudicações de obra pelo município.

Aulas de português gratuitas em horário pós-laboral e fins de semana

A autarquia deve promover a criação de um programa de aulas de português gratuitas para cidadãos estrangeiros, mediante protocolo com o Ministério da Educação, que possam ter lugar nas escolas da cidade, em horário pós-laboral e aos fins de semana.

Mediadores sociais e culturais

Será criada a obrigatoriedade de todos os projectos de intervenção comunitária integrarem actividades de mediação cultural, no sentido de garantir uma maior eficácia e eficiência na prossecução dos seus objectivos de combate às manifestações de intolerância e racismo.

Centro de noite para idosos

Os centros de dia para idosos são fundamentais, devendo ser melhorado o que tem sido feito nessa área. Mas um dos grandes problemas dos idosos prende-se igualmente com o grau de solidão e sentimento de insegurança durante a noite. Propomos uma experiência pioneira de criação de um centro de noite para idosos, em complemento ao sistema de lares, que garanta serviços de apoio e acompanhamento nocturno, para aqueles que durante o dia pretendam manter a utilização das suas casas.

Serviço de reparações domésticas para idosos e deficientes

No apoio a idosos, a portadores de deficiência e a outros grupos que dele necessitem, propomos a criação de um pequeno serviço de reparações domésticas.

Combate às barreiras arquitectónicas

Propomos um programa de cinco mil nivelamentos de ruas e passeios nas zonas de atravessamento, e a instalação de meios sonoros nos semáforos. No licenciamento de nova construção passar-se-á a exigir autorizações específicas no domínio do combate a barreiras arquitectónicas, tal como acontece com as instalações eléctricas, de água ou de telecomunicações. Será também criado um programa de apoio aos senhorios para a realização das alterações necessárias ao levantamento de barreiras. Finalmente, a Câmara combaterá as pequenas barreiras que se espalham desnecessariamente pelos passeios: buracos não vedados, painéis mal localizados, etc.

Luta contra a discriminação sexual e de género

Na mesma linha, defendemos que o poder local não pode alhear-se do apoio às diversas expressões de movimentos sociais e políticos que surgem na sociedade portuguesa para promover os direitos das mulheres, dos gays e lésbicas. Em particular neste último caso, o município tem apoiado as iniciativas do associativismo, quase sempre festivas ou no âmbito da promoção turística da cidade. Em parceria com as associações, serão promovidas acções de formação contra as discriminações, dirigidas às escolas, aos funcionários dos serviços de atendimento público das autarquias e às polícias municipais.

Programas inter-instituições de luta contra a violência doméstica e criação de duas casas-abrigo

Em Portugal, uma percentagem importante de mulheres é vítima de violência no espaço doméstico. Isto ocorre em todas as regiões do país, sendo transversal a todas as classes sociais. E é, como sabemos, uma situação subregistada, dado o medo que marca a vida destas mulheres e a vergonha social que muitas sentem ao relatá-lo. A maioria das mulheres vítimas de violência doméstica recorre aos hospitais, sendo os centros de saúde menos utilizados. Mas uma vez que a maioria das lesões são passíveis de serem tratadas no centro de saúde, estes devem dispor de formas de acolhimento específicas para estes casos.

A Câmara deverá estabelecer um programa de colaboração com os centros de saúde e associações de defesa dos direitos da mulheres para assegurar esse acolhimento. Por outro lado, é fundamental que a cidade de Lisboa faculte instituições de apoio às mulheres que tentam romper com o ciclo de violência doméstica. Propomos, por isso, a criação de duas casas de abrigo que sirvam a área da cidade, dotadas de técnicos de apoio às vítimas de violência doméstica.

Espaços descentralizados para os sem-abrigo

O problema dos sem-abrigo, reforçado com as novas vagas de imigração, tem crescido em Lisboa, mesmo que a sua visibilidade tenha diminuído nalgumas freguesias. O que está a acontecer é o “acantonamento” dos sem-abrigo em centros de acolhimento, sobretudo nos do Casal Ventoso e Beato. Uma política municipal de diminuição de riscos sociais deve conter uma acção de socorro de emergência, mas também de integração. As respostas existentes actualmente são desconexas entre si, frequentemente concorrenciais e muito insuficientes.

Esta candidatura defende a necessidade de uma “rede de apoios” que conjugue os diversos contributos, saberes e disponibilidades, desde hospitais e centros de saúde até às iniciativas particulares, passando pelo IEFP, para respostas eficazes e integradas.

Ao invés de espaços concentracionários para os sem-abrigo, envolveremos as freguesias e as associações de imigrantes em projectos de equipamentos de pequenas dimensões. A meta é a criação de uma bolsa de residências temporárias que impulsionem e ajudem à autonomia de (uma nova) vida para os que queiram e ainda tenham essa possibilidade.



Capítulo III

Cidade Ecológica

III

A Cidade Ecológica

A. O Plano Verde

A definição de uma estrutura ecológica municipal, que é aliás um imperativo legal, é um factor decisivo para a definição de uma organização municipal do território. A revisão do PDM não pode, pois, deixar de ter em devida conta a concretização de estrutura ecológica da cidade, o “Plano Verde” de Lisboa, cuja concepção original tanto deve ao Arqt.º Ribeiro Teles.

Uma estrutura ecológica municipal tem por objectivo estabelecer a continuidade e complementaridade dos sistemas naturais e culturais, a sustentabilidade ecológica e física do meio, a biodiversidade e a sua valorização e a dinamização do património arquitectónico e paisagístico. Podem apontar-se entre as suas funções: a libertação de oxigénio e o “sumidouro” de CO₂; a fixação de poeiras; a protecção dos ventos e a regularização de brisas; a circulação da água pluvial a céu aberto e a sua infiltração, promovendo a utilização da água local e torrencial; o enriquecimento da biodiversidade; a regularização de amplitudes térmicas e da luminosidade atmosférica; a contribuição para o abastecimento alimentar em produtos frescos; e a criação de espaços de recreio e percursos culturais.

A Estrutura Ecológica Municipal deverá planear-se com base na morfologia, nos valores culturais e nas aptidões dos solos do território, em coordenação com os planos de edificabilidade e de infra-estruturas, mas com a necessária autonomia que

permita a continuidade e funcionamento dos sistemas ecológicos, o que pressupõe no planeamento uma proposta anterior ou simultânea à da estrutura edificada e das infra-estruturas.

O “Plano Verde” de Lisboa concretiza-se na criação de espaços estáveis, de concepção e gestão ecológica, tanto quanto possível regeneráveis, onde se propicie o descanso e o lazer, o passear a pé ou de bicicleta, onde se possa respirar ar mais puro, praticar desportos, contemplar e contactar com a Natureza, bem como praticar a jardinagem e a horticultura. As matas e as clareiras, os regatos e as ribeiras, os lugares amenos e frescos, os jardins e as hortas deverão suceder-se, em articulação com o espaço edificado, constituindo, sempre que possível, corredores que deverão prolongar-se para os restantes concelhos da Área Metropolitana de Lisboa, através de ligações com idênticas ocorrências naturais e áreas de agricultura tradicional a proteger e classificar.

Trata-se, por um lado, de possibilitar o recreio no sentido mais profundo do termo, isto é, de criar espaços necessários ao desenvolvimento cultural da pessoa humana e, por outro lado, de garantir o funcionamento de sistemas que permitam a sustentabilidade ecológica e física da cidade – circulação e qualidade da água e do ar, ciclo da matéria orgânica.

A Estrutura Ecológica tem um custo energético de implantação e manutenção muito menor do que dos espaços verdes convencionais, resultantes de uma concepção de planeamento urbano zonado, em que estes espaços ocupam apenas áreas sobejantes dos conjuntos edificados ou são “arranjos” complementares da arquitectura dos edifícios de “pretensioso” efeito decorativo.

Assim, evita-se um planeamento que apenas define, por zonas, o uso destinado à construção de edifícios e subalterniza em espaços limitados os destinados à presença da vegetação.

Por outro lado, modifica-se o conceito de espaço verde – decorativo e artificial, procurando-se a continuidade do sistema ecológico, desenvolvendo-se simultaneamente as suas funções de protecção, recreio e produção, sendo que o desenho de

tal sistema não poderá deixar de estar relacionado com a morfologia e as potencialidades biológicas do território, bem como com a paisagem histórica e cultural da cidade.

Para a Estrutura Ecológica Municipal, a candidatura do BE defende a existência de:

- Áreas Ecológicas Estruturantes;
- Estruturas Contínuas – Corredores Ecológicos; Estrutura Ecológica Espaços Canal; Estrutura Ecológica Semi-Contínua;
- Estruturas Descontínuas (Estrutura Ecológica Cultural; Estrutura Ecológica Integrada);
- Redes de Usos (Rede de Produção Vegetal; Rede de Recreio; Rede de Protecção e de Sustentabilidade Ecológica).

A1. Área ecológica estruturante

A Estrutura Ecológica Municipal compreende as áreas ecológicas estruturantes, ou seja, aqueles lugares dominantes da paisagem devido à posição geográfica e relação espacial com a cidade, em que a vegetação desempenha um papel significativo, como o Parque Florestal de Monsanto; a Tapada da Ajuda; o Jardim Botânico da Ajuda; a Tapada das Necessidades; a Mata de S. Jerónimo; o Jardim Tropical; o Jardim Botânico da Escola Politécnica; a Mata de Alvalade; o Parque da Bela Vista; a Quinta das Conchas e dos Lilases; a Quinta do Monteiro-Mor; o Cabeço das Rolas e as Quintas da Granja de Cima e de Baixo;

Manter a estrutura física e vegetal destes locais é obviamente um imperativo, mas garantir o acesso da população, proporcionando-se lugares de estadia e/ou percursos pedonais, é o objectivo.

A2. Estruturas contínuas

A delimitação e formalização da estrutura ecológica contínua tem por base o pressuposto de que o planeamento integrado do território implica o reconhecimento dos sistemas ecológicos e de que estes devem estar articulados numa estrutura que permita o estabelecimento de relações de continuidade. A estrutura edificada deve, na sua implantação no território, obedecer a regras de localização que tenham em conta a presença dos sistemas naturais da Estrutura Ecológica.

O cumprimento deste pressuposto traduz-se numa ocupação racional do território onde cada actividade ocupa as áreas ecologicamente mais aptas, numa relação que beneficia qualitativa e quantitativamente as actividades desenvolvidas, bem como a utilização do território numa perspectiva de uso múltiplo.

Os corredores ecológicos constituem-se através da articulação contínua de espaços (*Continuum naturale*), a qual permite o funcionamento dos ecossistemas segundo uma dinâmica evolutiva própria, imposta pela repetição periódica dos fenómenos naturais e pela natureza biológica dos principais elementos que os constituem.

Na cidade de Lisboa, apresentam-se como componentes principais da Estrutura Contínua, o sistema húmido (cursos de água e áreas adjacentes com declives até 5%) e o sistema seco (vertentes com mais de 16% de inclinação, festos e pontos de vista dominantes), determinados pela morfologia e definidos cartograficamente, em termos de organização metodológica do território, podendo cada um destes sistemas incluir espaços do “*Continuum Culturale*”, sendo que as áreas contínuas (biologicamente essenciais) dos sistemas húmido e seco são fundamentais para a circulação da água e para a protecção física e ambiental do território.

A Estrutura Ecológica Contínua concretiza-se através de projectos específicos de corredores ecológicos e corredores de ligação, que estabelecem a continuidade do Sistema Natural através do tecido edificado da cidade. Poderão incluir espaços

de recreio e produção, bem como áreas de protecção e de valorização da Natureza, devendo estabelecer uma relação espacial equilibrada e coerente com o tecido edificado.

A Estrutura Contínua abrange também as zonas edificadas consolidadas que estejam implantadas sobre sistemas húmidos ou secos. Da manutenção do equilíbrio ecológico, biológico e físico destes sistemas depende a sustentabilidade dos edifícios pelo que não se devem realizar intervenções que alterem aquele equilíbrio.

As Estruturas Contínuas têm por objectivos a sustentabilidade ecológica, a estabilidade física da paisagem, a presença da natureza no espaço urbano, o conforto ambiental, o recreio de ar livre e a valorização da imagem da cidade.

As Estruturas Contínuas integram os denominados corredores ecológicos – Monsanto e Vale de Alcântara; o Parque Periférico; Vale de Chelas e via Central; a Margem Ribeirinha –, a estrutura espaços canal e a estrutura ecológica semi-contínua.

Corredor verde entre Parque Eduardo VII e Monsanto

O Corredor de Monsanto tem início na Praça dos Restauradores, prolonga-se pela Av. da Liberdade – que ocupa uma plataforma paralela ao leito da Ribeira de Valverde –, Parque Eduardo VII, Jardim Amália Rodrigues, relvado do Palácio da Justiça e Parque Ventura Terra, “Jardim dos Jogos” e, atravessando a Av. Calouste Gulbenkian, percorre os “Jardins de Campolide” e os Jardins do Aqueduto (Quinta José Pinto) de onde se contempla aquele monumento, que assim se integra visualmente neste corredor, penetrando em Monsanto através do viaduto existente.

Deste modo, abre-se Monsanto à cidade. Há muito que o Parque Florestal de Monsanto, pulmão verde da cidade, não é utilizado pela população como seria desejável. Tal facto, resulta da difícil ligação do Parque à malha urbana. A criação de um

corredor verde entre o Parque Eduardo VII e Monsanto poderá, não só, resolver tal ligação, como também fazer penetrar até ao centro da cidade um corredor de vegetação com todos os efeitos benéficos daí resultantes.

Vale de Alcântara

Deve ser analisada e estudada a proposta de intervenção para o Vale da Ribeira de Alcântara que pretende contribuir para a regularização do regime hídrico daquele vale através da criação de uma linha de água neutralizada que funcione como alternativa ao caneiro de Alcântara. Esta nova Ribeira pretenderia captar os caudais pluviais da extensa bacia hidrográfica da Ribeira de Alcântara que, em grande parte, se encontra já impermeabilizada e ocupa o concelho de Amadora, densamente construído.

O vale de Alcântara, por onde corria a Ribeira do mesmo nome, constitui, a partir do viaduto de ligação da Rua de Campolide a Monsanto, uma unidade de paisagem de grande importância em que se destaca o Aqueduto das Águas Livres.

A criação de uma nova Ribeira e das respectivas bacias de retenção, poderia possibilitar um escoamento das águas pluviais a céu aberto que poderia contribuir para evitar as cheias em Alcântara e na Av. de Ceuta, constituindo simultaneamente uma valorização do Aqueduto das Águas Livres e da paisagem desta zona da cidade.

Parque Periférico

O Parque Periférico é um contínuo que abrange a Quinta da Granja, Vale de Carnide, Carnide, Paço do Lumiar, Lumiar, Vale da Ameixoeira, Ameixoeira e Charneca do Lumiar.

Na configuração espacial da Estrutura Ecológica Fundamental de Lisboa, o Parque Periférico corresponde a um elemento tangencial da cidade do século XXI. A sua materialização justifica-se não só pela sua função ecológica, mas também pelo conjunto de atributos de natureza conservacionista ou regeneradora dos núcleos antigos de Carnide, Lumiar, Ameixoeira, e Charneca.

Vales de Chelas e Via Central

Este corredor compreende a Mata de Alvalade, o Vale Fundão, o Vale de Sto. António, o Parque da Bela Vista, o Vale da Montanha e o Cemitério do Alto de S. João.

Os vales de Chelas, apesar da sua importância na ecologia e drenagem desta zona, estão remetidos para a condição de espaços residuais, sobrantes da estrutura edificada. Esta situação causará graves problemas ambientais, em especial, no que respeita à circulação das águas pluviais.

As intervenções urbanísticas mais recentes não respeitam a sua integração numa estrutura verde contínua, capaz de funcionar como sistema de drenagem natural, que proporcione o aumento da capacidade de infiltração da água pluvial no solo e diminua a velocidade do seu escoamento superficial.

Pretende-se a integração destes vales numa estrutura verde contínua através da sua redefinição imagética e funcional, de modo a promover a sua integração na malha urbana, a potencializar a elevada capacidade de produção de biomassa dos solos e a promover a regularização do escoamento superficial das águas.

Criar-se-á um sistema de corredores de carácter multifuncional, em que se articula a função de controlo das águas pluviais, com a de produção (hortas), recreio e requalificação da imagem urbana. Estes espaços constituirão ainda situações de atravessamento, pedonal e ciclável, que articulam os vários bairros pertencentes a Chelas.

Margem Ribeirinha

A Margem Ribeirinha compreende os aterros e as vertentes da margem do estuário do Tejo. A margem ribeirinha de Lisboa desenvolve-se entre o Parque das Nações e Algés compreendendo três linhas paralelas ao Tejo, que definem a sua evolução histórica: a actual linha de costa, resultante dos sucessivos aterros e obras realizados nos séculos XIX e XX; a margem primitiva do rio, compreendendo arribas e praias, hoje desaparecidas; uma sucessão de lugares dominantes nas colinas de onde se vislumbra a margem do Tejo e a outra banda, incluindo a Serra da Arrábida e o Morro de Palmela.

É necessário salientar que, segundo alterações climáticas, já cientificamente aceites, haverá que esperar, nos próximos tempos, uma gradual subida das águas oceânicas, o que implica ter, desde já, este facto em consideração nas intervenções a levar a cabo nas margens dos estuários e na costa marítima.

O Plano da margem ribeirinha divide-se em três unidades operativas: Oriental (Parque das Nações a Sta. Apolónia); Central (Sta. Apolónia ao Cais do Sodré); Ocidental (Cais do Sodré a Algés);

A estruturação ecológica e cultural da margem ribeirinha terá por objectivos: referenciar os percursos históricos e o património construído ao longo da margem do Tejo; definir os sistemas de vistas da margem norte, tendo em conta o estuário e as panorâmicas sobre a margem sul; estabelecer o equilíbrio entre a dinâmica das águas pluviais, vindas dos vales interiores e encostas, com o ritmo das marés.

Para isso, é indispensável: a estruturação ecológica dos vales interiores, favorecendo a infiltração e retendo caudais em função das marés; valorizar a paisagem através de uma estética da estrutura histórica; integrar os valores arquitectónicos; estabelecer uma rede de percursos lúdicos de peões e de bicicletas, integrada no sistema geral da cidade; criar áreas de recreio activo e estadias de lazer.

O aterro, que gradualmente foi surgindo entre a margem primitiva e a actual linha da costa, é uma zona susceptível de inundações – mais graves quando as grandes chuvadas se encontram, nos esgotos, com a preia-mar.

Para obstar às inundações nesta zona, há que: abrir canais no aterro, perpendiculares à margem do rio, que permitam a entrada das águas da máxima preia-mar anual; reter, em bacias ou canais de retenção, a água da chuva das linhas de água que desembocam na margem, só permitindo o seu escoamento durante a baixa-mar;

O canal ou bacia de retenção comunicarão por uma comporta com os canais perpendiculares ao rio, o que permitirá que a saída das águas pluviais, retidas nas bacias e canais de retenção, se faça apenas na altura da baixa-mar.

As águas pluviais, provenientes das plataformas impermeabilizadas poderão ser conduzidas, a céu aberto, para a última bacia de retenção da linha de água mais próxima, ou para os canais paralelos ao Tejo.

Deste modo, poder-se-ia de novo levar gente a viver junto ao rio, bem como contribuir-se para a resolução dos problemas referentes ao escoamento e tratamento das águas de Lisboa.

Espaços Canal

Este “corredor” abrange as faixas laterais e centrais de protecção às rodovias e ferrovias que atravessam o espaço urbano, acompanhando a continuidade dos respectivos sistemas de tráfego.

Verifica-se que actualmente, na maior parte dos casos, os traçados não se preocupam em percorrer “interfaces” entre zonas ecologicamente diferentes, mas pelo contrário destroem recursos naturais e comprometem a circulação da água.

As faixas laterais apresentam um deplorável aspecto: betonização; gabiões; taludes de forma estética desagradável e de impossível sustentabilidade ecológica e estabilidade física.

O atravessamento de vales é conseguido por aterros quando era indispensável a construção de viadutos, para se manter o funcionamento dos ecossistemas, a circulação da água e a leitura morfológica da cidade.

Por outro lado, a composição vegetal não se integra na paisagem envolvente e na leitura ecológica do perfil transversal.

A integração na paisagem desta estrutura deverá, pelo contrário, apresentar uma leitura ecológica da sua composição vegetal coerente com a morfologia do terreno ao ocupar áreas dos sistemas húmido ou seco a que correspondem tipos diferentes de vegetação.

Enquanto o próprio perfil transversal dos taludes deverá, numa escala menor, apresentar uma conexão vegetal desde a parte superior convexa do talude até à côncava da parte inferior.

Estas faixas ecológicas dos espaços canal contribuirão para diminuir o ruído, o efeito de barreira e melhorar o conforto ambiental, a segurança e a estética urbana, contribuindo para a sustentabilidade física e ecológica do território e para a valorização estética da paisagem.

A Estrutura Ecológica Espaços Canal tem, pois, por objectivo a valorização da paisagem, a intensificação ecológica e a segurança e estabilidade das rodovias, integrando-as no espaço urbano, sem que da sua continuidade resulte um obstáculo físico e visual àquele espaço, ou seja, o efeito de barreira.

A Estrutura Semi-Contínua

A Estrutura Semi-Contínua é constituída por um Corredor Misto Central – grandes áreas livres de construção, que quase constituem um corredor contínuo, cuja imagem é de preservar: Olivais, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Aeroporto, Hospital Júlio de Matos, Campo Grande e Cidade Universitária.

A preservação deste corredor é essencial, não só porque constitui um espaço de libertação de oxigénio e de sumidouro de CO₂, como é fundamental para o sistema de protecção dos ventos e regularização das brisas de Lisboa.

A3. Estruturas Descontínuas

As Estruturas Descontínuas (Pontuais) são compostas por uma Estrutura Ecológica Cultural e uma Estrutura Ecológica Integrada.

A Estrutura Ecológica Cultural (EEC) é constituída por espaços significativos, quer no âmbito arquitectónico, panorâmico e histórico da paisagem, quer no natural (ocorrências biológicas e geológicas): parques e jardins, públicos e privados; avenidas e alamedas; jardins botânicos; (Escola Politécnica e Ajuda) cemitérios; cercas conventuais, claustros e tapadas; quintas de recreio (Casa, Mata, Horta, Pomar e Jardim); paisagens compartimentadas, montados e olivais; matas naturais e sucessões

para-climáticas (Monsanto, Alvalade, Bela-Vista); logradouros, jardins e quintais das áreas históricas; geo-monumentos estações arqueológicas, moinhos, tanques, minas e poços.

Esta paisagem é um dos valores mais importantes da cidade, pela qual, aliás, se define também a sua identidade cultural. A possibilidade de a ver e contemplar é comum a todos os que nela habitam, ou a visitam, pelo que a sua apreciação deve ser um dos propósitos a considerar no seu planeamento e desenvolvimento urbano.

A Estrutura Ecológica Integrada constitui um sistema descontínuo que compreende os espaços não edificados existentes nos intrínsecos da malha urbana consolidada. No seu conjunto, estes “vazios” de edificação correspondem a uma área muito significativa que poderá, se correctamente projectada e regulamentada, dar um contributo importante para a melhoria do ambiente urbano e social e da riqueza ecológica.

Nesta estrutura incluem-se os jardins públicos e privados, os logradouros e os espaços verdes adjacentes aos edifícios, bem como os quintais e logradouros interiores dos quarteirões que têm vindo a ser sistematicamente ocupados por construções clandestinas de oficinas, garagens e ampliações das habitações e pode incluir espaços de uso público (jardins, parques, avenidas, praças e logradouros interiores) ou privado de uso individual, ou colectivo (logradouros interiores, quintais e espaços verdes de escolas e de outras instituições), formando pontos e linhas que se inserem no tecido urbano edificado.

A Estrutura Ecológica Integrada constitui à superfície um sistema descontínuo composto por espaços de produção vegetal e recreio, desempenhando um importante papel ambiental de regulação do regime hídrico (escoamento, infiltração e reutilização da água pluvial).

Na formalização da Estrutura Ecológica Integrada devem ser definidos modelos e tipologias de intervenção, que serão posteriormente desenvolvidos em Projectos de Execução de Espaços Exteriores. Nas áreas urbanas consolidadas a sua requalificação e definição tem necessariamente que equacionar novos modelos e tipologias de espaço exterior, que aliem

uma manutenção menos exigente com a disponibilidade de alguns moradores para se apropriarem colectivamente da manutenção de áreas verdes.

Nestes espaços, as colectividades e associações locais são o melhor veículo para o conhecimento das necessidades das populações, sendo que a sua participação na definição do projecto é fundamental para o sucesso da sua implementação e manutenção.

Por outro lado, é necessário recuperar a qualidade, as características e funções dos jardins públicos existentes, desde os românticos até aos contemporâneos, como é necessário encarar a defesa dos quintais e logradouros interiores existentes que são hortas, jardins e pomares ou estão abandonados, porque têm vindo a ser sistematicamente destruídos para darem lugar à construção de garagens, estacionamento ou ampliação de edifícios.

Muitos técnicos, projectistas e políticos responsáveis não reconhecem o importante papel daquelas áreas quando revestidas de vegetação em que o solo é permeável, mas a existência de solo vivo e de vegetação permite a libertação de oxigénio, a eliminação de anídrico carbónico, a infiltração de água da chuva, e respectiva alimentação dos lençóis freáticos e nascentes, e a fixação de poeiras, de que resulta a amenidade dos micro-climas locais, pelo que o seu tratamento e manutenção são imprescindíveis para melhorar a qualidade ambiental de Lisboa.

Para além destes factores ambientais, cuja existência se traduz numa importante redução da factura energética da cidade, os quintais e logradouros interiores são também espaços de recreio e convívio de uso colectivo, individual e público.

É evidente que sem a defesa e valorização dos quintais e logradouros interiores destas áreas não há possibilidade de manter a sustentabilidade de tais zonas de que depende a imagem cultural das panorâmicas de Lisboa e os planos de circulação de água no subsolo e das brisas locais.

Os espaços interiores do tecido urbano, limitados por edifícios já existentes ou integrados num desenho urbano a propor, devem merecer, nos dias de hoje, uma especial atenção dos responsáveis políticos pela gestão da cidade e dos autores que profissionalmente respondem pelo seu desenvolvimento, qualidade e desenho.

Há, portanto, que considerar a formulação duma filosofia da cidade que obste à construção nos vazios a que a própria interpretação do P.D.M. não tem conseguido resistir.

A Estrutura Ecológica Integrada contribuirá, pois, para a definição da imagem do espaço urbano e para a melhoria da qualidade de vida dos seus habitantes.

A implantação da Estrutura Ecológica Integrada tem como objectivo a melhoria da qualidade do espaço exterior, nas suas vertentes: formal, ambiental, social e cultural.

Caminhos panorâmicos ao longo das cumeadas e das zonas da margem ribeirinha

Nesta estrutura prevê-se a instalação: de caminhos panorâmicos ao longo das cumeadas e das zonas da margem ribeirinha que dão acesso a pontos de vista notáveis; de caminhos ribeirinhos ao longo das margens dos cursos de água, para peões e bicicletas; e de percursos históricos, ligando conjuntos urbanos, aldeias tradicionais, quintas notáveis,azinhas e antigas estradas.

Defender e valorizar panorâmicas e vistas

As panorâmicas de Lisboa são, em grande medida, definidas pela Serra de Monsanto, pelo relevo característico das colinas, e pela extensão luminosa do estuário. Após o levantar das névoas matinais e devido ao fraco teor em humidade do ar na maioria dos dias do ano, a intensidade da luz conduz a que as panorâmicas e vistas da cidade sejam, por esse motivo,

caracterizadas por uma sucessão de planos verticais paralelos, escalonados em função da distância ao ponto de observação. Não existem, portanto, perspectivas profundas devido a neblina como sucede na Europa Setentrional. A luminosidade surge violenta, com contrastantes efeitos de luz-sombra ao longo de muitos dias do ano, que se impõe, obviamente, manter.

São sítios notáveis, devido à sua posição dominante na paisagem e relação espacial com a estrutura edificada, monumentos ou vegetação, os seguintes: Serra de Monsanto; Castelo de S. Jorge; S. Pedro de Alcântara; Torel; Capela do Monte; Graça; Prazeres; Alto de S. João; Alto do Parque Eduardo VII (Jardim Amália Rodrigues); Capela de S. Jerónimo; Rocha do Conde de Óbidos Estrada Militar; Cabeço das Rolas (Expo 98).

Ora, a imagem da cidade depende da leitura visual destes sítios e sistemas de vista.

Defender e valorizar panorâmicas e vistas é também estabelecer condições que determinem a localização e volumetria dos edifícios, o traçado das infra-estruturas e a distribuição e formas de vegetação.

O Plano Director Municipal, para efeitos de salvaguarda da imagem de Lisboa, bem marcada pelo estuário do Tejo e colinas, deve definir sistemas de vistas a ter em conta nos planos gerais e de pormenor. O triângulo histórico Jerónimos / Capela de S. Jerónimo / Torre de Belém e o das encostas que limitam o vale da Avenida da Liberdade, são exemplos de sistemas de vistas que não podem deixar de ser salvaguardadas.

Percurso Cultural da Colina do Castelo de S. Jorge

A colina do Castelo de S. Jorge compõe-se de elementos históricos e patrimoniais de grande interesse, que são actualmente motivo de peregrinações turísticas. A intervenção que se propõe tenta consolidar determinados percursos, através de espaços de estadia que os valorizem, nomeadamente como pontos de paragem e descanso ao longo da caminhada, promovendo-se assim a circulação pedonal nesta zona histórica.

Avenida da Liberdade e encostas

Os espaços vazios da encosta da Avenida são geralmente preenchidos por quintais. Estes sítios têm particular interesse por permitirem percursos pedonais que se devem incrementar, através das calçadas e escadinhas perpendiculares ao eixo da Avenida e através da valorização paisagística promovida pela vegetação dos quintais e largos.

Avenidas Novas

O desaparecimento sistemático dos quintais e jardins interiores dos quarteirões das chamadas Avenidas Novas tem contribuído para a degradação ambiental em termos climáticos e de qualidade do ar e para a degradação urbana, a nível estético, de tão importante zona da cidade.

Pretende-se salvar o que resta de jardins, quintais e pátios e promover a sua utilização pública condicionada.

O levantamento feito à Av. Fontes Pereira de Melo permite avaliar o potencial do espaço livre interior dos quarteirões, conduzindo a uma proposta destes espaços em termos de uso e imagem.

Os percursos de atravessamento destes quarteirões far-se-iam, assim, através das entradas existentes de acesso às traseiras dos edifícios, onde existem jardins, terraços e logradouros passíveis de oferecer situações de estadia ou simplesmente atravessamento.

Campo de Ourique

Com uma regularidade quase invulgar na cidade de Lisboa, a malha ortogonal do Bairro de Campo de Ourique define nos seus interstícios variadas tipologias de espaço não edificado, entre os quais sobressaem os logradouros e quintais, correspondentes a uma área significativa da malha urbana. Entre estes, existem inúmeras variações: os logradouros com passagem pedonal pública nos seu interior aos grandes interiores, definidos em situações periféricas ao Bairro onde a malha urbana se torna menos regular.

Apesar da morfologia urbana denunciar a existência de áreas significativas de espaços interiores não impermeabilizados, estes estão, na sua maioria, ocupados com construções variadas ou utilizados como superfícies de estacionamento.

As intervenções no Bairro de Campo de Ourique deverão incidir na definição de um regulamento específico que oriente o processo de transformação dos espaços não edificados e num processo de reabilitação urbana dinamizado por meio de acções projectuais concretas, com vista à reabilitação de estruturas de espaço público já existentes.

Alvalade

No Bairro de Alvalade, os espaços inicialmente ocupados por quintais e ajardinamentos camarários foram ocupados por construções que alteraram o conceito do plano e transformaram aqueles espaços em bairros de barracas. O modelo que se pretende aplicar a este Bairro tenta dar resposta à apropriação do espaço público pelos moradores, à situação caótica do estacionamento automóvel e às necessidades de mobilidade e de percursos alternativos à circulação quotidiana das pessoas.

Os logradouros da Avenida João XXI

Os logradouros da Avenida João XXI, construídos pela Câmara de Lisboa em 1955, são um bom exemplo de planeamento urbano, pela relação criada entre o espaço edificado com o espaço não edificado (logradouros públicos). Os logradouros são públicos, possibilitando o seu atravessamento ou actividades de recreio e estadia.

Os objectivos, à data, eram a criação de amplos espaços arborizados, com zonas de estadia surgindo em clareiras formadas pela própria vegetação, prevendo um tipo de manutenção muito económica. Posteriormente foram construídos alguns edifícios e estacionamentos subterrâneos, que mesmo assim, não conseguiram destruir a ideia de que este espaço é para lazer, recreio e circulação pedonal.

Hoje, pretende-se acrescentar a estes princípios, um outro que se prende também com a manutenção: a reciclagem da água, que consiste na condução e armazenamento da água da chuva que se infiltra superficialmente no terreno; esta deverá ser captada e conduzida para uma cisterna e reutilizada na rega do próprio espaço do logradouro.

Prevê-se ainda a criação de acessos mistos para circulação de peões e carros dos moradores, bem como a criação de alguns lugares de estacionamento só para os moradores.

A4. Redes de usos

As redes de usos são compostas pela articulação das diferentes actividades sociais, económicas, recreativas e desportivas a realizar nos diferentes espaços públicos integrados nas zonas edificadas (Estrutura Ecológica Integrada) ou na Estrutura Ecológica de Corredores.

Deverá haver uma Rede de Produção Vegetal, que integra hortas e pomares, olivais e montados e espaços de produção agrícola, constituindo territorialmente uma rede pontual ao nível do Bairro e da cidade, e contínua à escala metropolitana.

Deverá haver uma Rede de Recreio e Lazer, que integre lugares de estar, espaços de recreio activo, percursos culturais e sítios de desporto ao ar livre.

Lugares de estar

Os jardins e outros espaços públicos, as quintas de recreio, tapadas, cercas conventuais e miradouros devem ser lugares amenos com ambientes próprios que convidem ao descanso, à contemplação e ao lazer.

Espaços de recreio e desporto ao ar livre

Compreende relvados, superfícies de água, locais para jogos tradicionais, pombais de columbofilia desportiva, parques de merenda e de campismo.

Percursos Culturais

Percursos de bicicleta e caminhos de peões percorrendo a estrutura ecológica e cultural da cidade e a área edificada. As pistas de cavaleiros deverão existir nos espaços verdes de maior dimensão (Monsanto, Bela Vista, Mata de Alvalade) e terem ligação com pistas da estrutura ecológica municipal dos concelhos contíguos.

“Floríade de Lisboa” (Parque Bensaúde)

Iniciativa de grande interesse cultural onde se prevê bianualmente uma exposição relacionada com a paisagem, o jardim e o ar livre desde a produção de plantas, à criação de novas variedades, às concepções técnicas na construção da paisagem e os respectivos equipamentos.

Trata-se da contribuição de Lisboa para a rede das “Floriades” da Europa.

Apoio à Agricultura Urbana

A agricultura urbana e peri-urbana deverá compreender as hortas sociais (familiares, colectivas e pedagógicas). As hortas são já hoje na Europa uma velha tradição urbana cuja expansão tem vindo a aumentar cada vez mais sob a égide do Programa HabitatII do P.N.U.D. – Plano de Desenvolvimento das Nações Unidas, como meio de aumentar a produção hortícola nas cidades. As hortas sociais poderão ser incentivadas no interior dos bairros ou constituírem parques hortícolas colectivos. São áreas indispensáveis à estabilidade social das famílias de poucos recursos económicos e daqueles que desejam ter um espaço para cultivar.

As “hortas” são parte integrante da Estrutura Ecológica Municipal constituindo áreas de manutenção fácil e económica e de muita importância ecológica e cultural, devendo ocupar áreas de reconhecida aptidão para o efeito ou de reconhecida necessidade social.

A ocupação por hortas de logradouros interiores, quintais e outros vazios da cidade é também de grande importância para garantir o conforto ambiental e a saúde nas áreas edificadas. São os “pulmões verdes” dos Bairros, lugares de convívio e recreio. As hortas pedagógicas e de sociedades culturais e recreativas poderão ser uma contribuição importante para o estabelecimento da Estrutura Ecológica Municipal.

A manutenção e gestão destas estruturas agrárias deverão ter a participação de escolas.

É importante o fomento da agricultura biológica e a sua presença nos mercados locais.

Mercados locais

A agricultura urbana e peri-urbana exige a existência duma rede de mercados locais que devem tornar-se fundamentais para o abastecimento de frescos da Área Metropolitana de Lisboa.

A5. O Plano Verde e a revisão do PDM

Lisboa é hoje o centro histórico e social da Área Metropolitana de Lisboa, já não tendo fronteiras físicas definidas, mas apenas limites administrativos e de planeamento.

A cidade, até meados do Séc.XX, estava rodeada por uma paisagem rural viva onde predominavam as quintas de recreio, as hortas, os olivais e as searas integradas numa rede de matas e sebes de ulmeiros e oliveiras que protegiam as culturas e definiam os caminhos.

O espaço urbano tem, porém, crescido casuisticamente, sem consideração pelos elementos estruturantes daquela paisagem e sem respeitar os valores culturais e patrimoniais existentes. Em Lisboa e nos outros concelhos da respectiva área metropolitana têm sido destruídos lugares, espaços e percursos de recreio tradicionais da sua população e valores económicos e paisagísticos de interesse cultural e turístico, fundamentais para o abastecimento de frescos dos mercados de Lisboa e da região. Hoje, para além das barreiras naturais que limitam o espaço físico da cidade (Serra de Monsanto, estuário e encostas declivosas sobre a campina de Loures) cresce um anel de betão que cerca e sufoca a cidade.

A definição e a concretização da futura da Estrutura Ecológica Urbana de Lisboa corre sérios riscos, com o desenvolvimento e a concretização de muitos investimentos imobiliários e a construção de infra-estruturas sem atender à potencialidade biológica dos solos, à estabilidade física e a uma visão global do planeamento de cidade (que só a necessária revisão do PDM pode definir). Foi exactamente com a consciência da existência dos riscos referidos que, no mandato que agora termina, os eleitos nas listas do BE, dando cumprimento a um ponto essencial do seu compromisso eleitoral para com os cidadãos de Lisboa, dinamizaram e dirigiram um conjunto de acções tendentes à consagração do Plano Verde de Lisboa na revisão em curso do PDM. Que conduziu a que a definição de tal estrutura ecológica fosse aprovada para discussão pública na Assembleia Municipal de Lisboa em Outubro de 2007 e posteriormente, em 24 de Junho de 2008, a mesma Assembleia Municipal aprovasse um conjunto de medidas preventivas destinadas a acautelar e impedir a execução de futuras construções nos locais destinadas à implementação da referida estrutura, sob a forma de um Regulamento de Medidas Cautelares.

Os candidatos do BE assumem o compromisso de, no próximo mandato, prosseguirem a luta para que o Plano Verde de Lisboa seja efectivamente consagrado no próximo PDM.

B. Conservação e eficiência energéticas

Portugal assumiu compromissos internacionais que tem de honrar relativos ao controlo das emissões de gases com efeito de estufa e ao combate às alterações climáticas, e que decorrem da assinatura do Protocolo de Quioto. Encontra-se aliás já em discussão na cena internacional o pós-Quito, ou seja, e para o período que se iniciará em 2013, o estabelecimento de um novo acordo internacional que consagre os compromissos e metas de redução de emissão de gases com efeito de estufa adicionais que terão que ser cumpridos pelos países que o subscreverem.

A estratégia de conservação energética e de consequente redução da emissão de gases com efeito de estufa, que é imperioso seja prosseguida, terá importantes impactos positivos à escala planetária na vertente ambiental. Mas também, e para o nosso País, nas vertentes geo-estratégica (diminuição da nossa dependência face aos países e regiões fornecedores de petróleo e gás natural) e na vertente económico-financeira, nomeadamente no que respeita à nossa balança de pagamentos.

Ora a candidatura do BE considera que o esforço que é exigido ao País no controlo das emissões de gases com efeito de estufa deve ser assumido por todos (cidadãos, empresas e outras entidades públicas e privadas) e, nomeadamente, pela Câmara Municipal de Lisboa. A esta compete a responsabilidade do desenvolvimento de uma Estratégia Energético-Ambiental para Lisboa e da preparação dos correspondentes Programas de Conservação de Energia (com a consagração de metas e a definição de medidas concretas), responsabilidade essa para o cumprimento da qual poderão ser de extrema utilidade os estudos e as actividades piloto que estão sendo desenvolvidas pela “Lisboa e-Nova”.

A candidatura do BE defende pois, neste domínio, que a Câmara Municipal de Lisboa:

1. No quadro de uma “Estratégia Energético-Ambiental para Lisboa” prepare Programas de Conservação de Energia, que contemplem a calendarização plurianual da sua implementação. Tal estratégia e tais programas deverão compreender uma primeira vertente que vise a conservação energética nos edifícios e instalações camarárias. E uma segunda vertente que contemple a definição de uma orientação no que concerne a competências legais do município designadamente nos domínios do ordenamento do território e do licenciamento de construções (de forma a dar prioridade à reabilitação urbana do edificado existente em detrimento da especulação imobiliária) e no domínio da mobilidade (de forma a apoiar o transporte público, muito em especial o ferroviário, e simultaneamente a desincentivar o transporte rodoviário individual).
2. Com base em auditorias energéticas (efectuadas ou a efectuar) a todos os seus edifícios e instalações, elabore e

implemente Programas de Conservação de Energia, que nomeadamente e no que respeita ao património edificado municipal, visem a sua requalificação e contribuam para a melhoria da gestão térmica dos edifícios, contribuindo para a redução do desperdício energético em aquecimento, arrefecimento e iluminação, bem como fomentem a instalação de fontes de energia renovável em edifícios sempre que tecnicamente possível;

3. Os programas de requalificação dos bairros municipais e de bairros degradados passem a contemplar a temática da conservação de energia bem como analisem a possibilidade de instalação de fontes de energia renovável.
4. A reconversão dos esquemas de iluminação e semaforização públicas, substituindo as luminárias por elementos de baixa intensidade LED ou outras e procurando adoptar fontes de energia renovável solar tanto para candeeiros na via pública como semáforos.
5. Adopte medidas para uma progressiva reconversão da frota automóvel municipal, optando por veículos híbridos, pelo recurso ao biodiesel e/ou outras fontes de energia não poluentes.
6. Adopte políticas de ordenamento do território e modelos de mobilidade que, entre outros aspectos, visem a conservação energética ao nível do sistema de transportes, privilegiem o transporte público, assim como o andar a pé e de bicicleta e criem alternativas eficientes de transporte público ao transporte individual.
7. Sejam publicitados no sítio do Município, e à medida que forem sendo elaborados, os diversos Programas de Conservação de Energia. E que seja também publicitada, com periodicidade mínima trimestral, informação sobre os resultados obtidos com a sua implementação, nomeadamente no que respeita aos consumos energéticos e às respectivas facturas pagas pelo Município.

C. Mobilidade, Transportes e Estacionamento

B1. Mobilidade

450.000 veículos automóveis entram diariamente em Lisboa. Na cidade, nos períodos de ponta, demora-se 2,5 vezes mais a percorrer a mesma distância que no resto do dia. Das 1,8 milhões de viagens motorizadas que se efectuam de/para Lisboa, mais de metade dessas viagens está sujeita a um atraso de cerca de ½ hora no período de ponta da manhã e de outra ½ hora no período de ponta da tarde. No total, em cada dia útil, perde-se quase 1 milhão de horas, nas deslocações diárias pendulares que envolvem a cidade de Lisboa, sobretudo nas viagens associadas ao trabalho ou à escola. Em valor, este conjunto de perdas equivale a dizer que, diariamente, os que circulam por Lisboa perdem o equivalente a cerca de 5,6 milhões de €, o que, em termos anuais, equivale a 1.400 milhões de €, ou seja, 1% do PIB anual em Portugal.

Este é o resultado global da ineficiência do funcionamento do sistema de transportes só na cidade de Lisboa. Quem se pronuncie sobre a alegada “falta de produtividade da economia portuguesa”, não pode deixar de reconhecer que este desperdício acumulado constitui um dos principais problemas “produtivos” que a sociedade portuguesa tem de enfrentar. Não há melhoria da produtividade social sem um funcionamento eficiente e adequado do sistema de transportes de qualquer sociedade. E essa é, dados os fenómenos cada vez mais frequentes de congestionamentos urbanos, uma questão com graves repercussões sociais, mas também ambientais. Cerca de 1/3 das principais emissões gasosas que contribuem para o aquecimento global do planeta, têm origem no sector dos transportes e, destas, 80% resultam do impacto negativo do tráfego rodoviário, que não pára de crescer. Neste capítulo, Lisboa tem sido apontada como uma das cidades europeias onde as emissões poluentes do tráfego rodoviário são mais importantes. A Av. Liberdade continua a ser a artéria mais poluída da Europa!

A construção do túnel do Marquês não veio resolver nenhum destes problemas, pelo contrário, agravou-os. Hoje em dia, entram na cidade, pelo corredor da Av. Engº Duarte Pacheco, 30% mais de automóveis que entravam antes da sua construção. As mudanças introduzidas no sistema GESTRUDE de gestão semafórica do tráfego, ao atribuir prioridade a esse

fluxo de veículos, provocaram o conhecido efeito de regolfo nas artérias de ligação ao Marquês de Pombal, agravando o congestionamento na Av. da Liberdade e restantes ruas e avenidas na vizinhança da rotunda central da cidade. Os ganhos de tempo de acesso, rapidamente se transformaram em mais atrasos, mais poluição, agravadas ainda por cima pelas recentes medidas tomadas na zona da Baixa/Terreiro do Paço.

Está à nossa frente o problema central, em Lisboa: há carros a mais na cidade. Uma candidatura que queira enfrentar os problemas do ambiente e da mobilidade na cidade, que se preocupe em garantir as melhores condições possíveis a todos os que fazem da acessibilidade à cidade o centro da sua mobilidade diária, só pode defender uma atitude nesta matéria: é preciso reduzir o número de veículos automóveis que diariamente invadem a cidade.

Esta é uma ideia-força desta candidatura. O nosso compromisso é defender um conjunto de medidas que permitam, num espaço de 4 anos, a redução do fluxo de automóveis diários em Lisboa em 1/3 dos actuais cerca de 750.000 automóveis que, todos os dias, circulam em Lisboa. O nosso objectivo é retirar, até 2013, 250.000 automóveis privados do volume total de circulação diária na cidade.

Para isso, propomo-nos defender um conjunto de medidas articuladas de gestão do espaço público urbano e do próprio sistema de transportes, que reafirme a prioridade ao desenvolvimento dos transportes públicos—que desincentive o uso e abuso do transporte individual no perfil da mobilidade na cidade de Lisboa.

A dimensão metropolitana desse perfil é uma fortíssima (*Ver Cidade Metropolitana*) condicionante para uma nova política de mobilidade na cidade.

Para Lisboa, defendemos tudo o que possa favorecer a melhoria do funcionamento dos transportes públicos na cidade e, inversamente, seremos a favor de medidas que dificultem o acesso dos carros individuais ao centro da cidade e, ao mesmo tempo, garantam a melhoria dos índices de mobilidade e acessibilidade a todos e todas que queiram mover-se na cidade.

Em oposição à política de favorecimento do automóvel que tem sido sistematicamente prosseguida em Lisboa pelos anteriores executivos municipais, esta candidatura defende a perspectiva de condicionar o tráfego automóvel, com base no entendimento de que o transporte individual deve ser encarado como um complemento de uma nova política de mobilidade, embora se reconheça o papel que, nalgumas áreas de actividade, aquele desempenha para o funcionamento global da cidade.

Lisboa tem sido notícia por ser uma cidade europeia que, apesar de condições morfológicas extremamente favoráveis, apresenta dos piores índices de qualidade do ar, especialmente em algumas das suas zonas centrais. O enorme volume de tráfego que a rede viária da cidade está obrigada a suportar diariamente é o principal responsável por essa situação.

Os reflexos na qualidade de vida e na qualidade do ar por parte de todos e todas que vivem ou trabalham em Lisboa são conhecidos. E, no entanto, o modelo de consumo propagandeado pelo marketing do automóvel onde este é rei, é poder, é promoção social, é polícia, é ladrão, é artista, é futebolista, é silêncio, é suavidade, é mulher, é cavalo, etc, constitui um estímulo permanente e um “convite” ao uso e abuso do automóvel no quotidiano urbano.

Na Câmara, esta candidatura defenderá:

- Redução da entrada de veículos em Lisboa;
- Prioridade ao peão e aos transportes públicos;
- Redução da poluição no centro da cidade.

Estudar a introdução de taxas à entrada de automóveis na cidade

É pois provável que, mesmo com todas as medidas que favoreçam a utilização dos transportes públicos ou de modos de transporte não poluentes, não se consiga atingir o objectivo de redução do número de carros em circulação na cidade de Lisboa. Até porque esta Câmara, e todas as outras anteriores, tem aplicado a ideia de que apenas com recurso a uma política de estacionamento, é possível regular o tráfego de acesso e atravessamento na cidade.

Durante anos a fio, os vários executivos municipais sempre consideraram que bastaria agir sobre o estacionamento para condicionar o acesso dos automóveis ao centro da cidade ou para alterar o perfil da mobilidade individual, cada vez mais assente no automóvel privado. Foi isso que justificou o estacionamento tarifado em quase toda a cidade, no contexto de uma aposta na transformação do estacionamento como um negócio, em vez de ser uma componente de uma política de mobilidade sustentável, que articule várias vertentes, tais como transportes públicos, interfaces, estacionamento, gestão de tráfego, vias cicláveis e ruas pedonais, protecção ambiental e políticas tarifárias integradas. Reconheça-se quer esse desiderato foi alcançado. Mas à custa da multiplicação de parques de estacionamento no centro da cidade, que apenas serve para atrair os automóveis para as zonas aonde, supostamente, não se quer que eles cheguem, abriu-se caminho à privatização do espaço público e do sub-solo e constitui-se uma empresa de estacionamento de Lisboa (a EMEL) que consegue a proeza de acumular prejuízos consecutivamente na gestão de um espaço que lhe foi entregue a custo zero e que apenas serve para funcionar como agência de distribuição de empregos entre as sucessivas maiorias municipais. A ironia desta história é que, especialmente nas zonas centrais, há aparentemente um excesso de oferta de estacionamento, pois muitos dos lugares de estacionamento existentes, nunca são ocupados e, ao mesmo tempo, muitos dos residentes e comerciantes queixam-se (e com razão) da falta de lugares de estacionamento.

O estado a que a cidade chegou é a demonstração que este não é o caminho. A política de estacionamento tem de estar subordinada a uma política de mobilidade enquadrando todas as outras e articulando-se com uma política de controlo e gestão de tráfego, de circulação e estacionamento, de transportes públicos e de requalificação dos espaços públicos e

ambiental, e que, em nome de objectivos claros, ajude a construir uma cidade mais saudável, mais equilibrada e mais produtiva.

Por isso, defendemos que será necessário caminhar no sentido de vir a introduzir em Lisboa a experiência positiva de algumas cidades europeias (como Londres ou Estocolmo, por exemplo), que conduziu à imposição de uma taxa de entrada a todos os veículos automóveis privados nos centros urbanos. Em Londres, essa nova política de gestão do tráfego, permitiu a redução imediata em 1/3 do volume total de automóveis na área central e à angariação de importantes receitas para o sistema de transportes. As melhorias no funcionamento dos transportes urbanos de superfície e na qualidade do ambiente foram também imediatas e indiscutíveis.

O que dizemos, é que Lisboa, até 2012, pode ter de vir a adoptar esse modelo para obter resultados semelhantes e para cumprir os objectivos incluídos no Protocolo de Quioto. Por isso, importa desde já, lançar os estudos de aplicabilidade e o debate desse modelo de gestão da mobilidade para a cidade.

Em qualquer caso, esse modelo tem necessariamente de passar por um período prévio de discussão e audição pública, incidindo em particular sobre os custos e benefícios que resultarão para a cidade e para os cidadãos a aplicação de um modelo de tarifação da entrada de veículos na área central da cidade e incidindo também sobre várias outras questões tais como as formas concretas de aplicação desse modelo, como exercer a fiscalização e controlo ou como financiar os transportes públicos a partir dessa possível receita tendo em vista a satisfação de três princípios básicos do acesso ao direito à mobilidade: transportes com mais qualidade, mais baratos e mais amigos do ambiente. Por exemplo, uma forma concreta para promover a redução do número de veículos que acedem ao centro urbano pode ser isentar do pagamento da taxa de entrada a todos os ligeiros de passageiros com mais de dois ocupantes. Quando se sabe que as taxas médias de ocupação dos veículos que entram em Lisboa é da ordem dos 1,3 passageiros/veículo, o potencial de redução de veículos a entrar é enorme e pode ser bastante eficaz.

Moratória sobre o Estacionamento Comercial

Como se disse, Lisboa tem já uma oferta de estacionamento que, em algumas zonas, está aparentemente em excesso para a procura existente. Esse desajustamento, que se traduz em muitos lugares vazios, acontece sobretudo porque o estacionamento tem sido encarado infelizmente para os executivos como mais uma forma de negócio, privatizando o espaço público, especialmente no sub-solo.

Para além dos impactes ambientais negativos ao nível de áreas de impermeabilização do solo, com fortes repercussões negativas nas zonas baixas, continua a proliferar o estacionamento em cima dos passeios ou em segunda fila, com graves consequências para todos. Isto porque o efeito-preço do estacionamento à superfície, por ser bastante mais barato que o estacionamento em sub-solo, “convida” a procurar um buraco para deixar o carro do que, por exemplo, tomar a decisão correcta e evitar trazer o carro para dentro da cidade.

Faz parte desse “convite” a construção de múltiplos parques de estacionamento que, mesmo com tarifas desajustadas, continua a ser bom “negócio” para os seus proprietários, até porque, durante o mandato de Carmona Rodrigues, o executivo municipal fez o “favor” de estender por mais alguns anos (15 anos) o período de exploração de quase todos os parques de estacionamento em Lisboa, a troco de uma “facilidade” que quase ninguém utiliza (pagar uma renda de 25€/mês para poder deixar o carro nos parques de estacionamento, apenas entre as 20h e as 8h), num negócio de contornos semelhantes ao que o Governo promoveu recentemente com a LISCONT (e que a Câmara aprovou), só que numa escala muito menor.

A anunciada correcção de política tarifária no estacionamento de superfície em Lisboa por António Costa e que a EMEL pretende definir a pedido, em véspera das eleições, no sentido de alterar o perfil tarifário do estacionamento à superfície, tornando-o mais caro que o estacionamento nos parques só não será uma forma de promover o negócio do estacionamento privado se o possível acréscimo de receita for integralmente para o financiamento dos transportes públicos e a requalificação

dos espaços públicos na cidade. Caso contrário, é mais uma “chapelada” eleitoral, para vender gato por lebre, em período eleitoral. Se assim for, o efeito na redução da entrada do fluxo de carros não se vai sentir significativamente.

Estas razões fundamentam as ideias centrais que o Bloco de Esquerda defende relativamente à articulação da política de estacionamento com uma política de mobilidade sustentável para Lisboa:

- Uma moratória sobre a construção de novos parques de estacionamento em Lisboa: não haverá mais construção de parques de estacionamento para exploração comercial nos próximos 10 anos - vigência máxima do próximo PDM;
- Apenas será admissível a construção ou a implantação de novos parques de estacionamento se forem para residentes ou para apoio às actividades de comércio ou serviços, em zonas concretas da cidade;
- Canalização do possível aumento de receita de estacionamento, por via de alterações tarifárias, para o financiamento dos transportes públicos e a melhoria dos espaços públicos.

Plano “Anda Lisboa”

A aprovação de um **Plano “Anda Lisboa”**, que deverá conduzir à criação em todos os bairros e zonas habitacionais do conceito de “Rua Residencial”, ou seja, rua onde a prioridade de circulação é dada totalmente ao peão, em toda a sua extensão, e onde a velocidade máxima de circulação é de 30 km/h para todos os veículos, o que exigirá um plano de requalificação da própria rua, de preferência em articulação com o Plano Verde de Lisboa e com um Plano Cicável.

Defendemos também medidas de gestão de tráfego pelo desenho das ruas, que obriguem à adopção de velocidades adequadas e que, simultaneamente, garantam a multifuncionalidade do espaço público, criando condições para a redução de acidentes, reconversão do espaço público e mobilidade para todos.

Integrado ainda nesse Plano, nas zonas centrais, defendemos a alteração do sistema de gestão semafórica na cidade (GERTRUDE) no sentido de aumentar os tempos de verde para os peões nos cruzamentos centrais e de introduzir, junto dos semáforos e em locais visíveis, contadores de segundos para aumentar a segurança do atravessamento pedonal dos espaços viários mais concorridos.

Sobre - elevação do espaço pedonal

A sobre-elevação do espaço pedonal em atravessamentos, especialmente nas zonas residenciais, defendendo a sua inclusão no regulamento municipal, e completar o rebaixamento dos passeios nos atravessamentos, em toda a cidade.

Alteração de pavimentos para a redução natural da velocidade

Alteração de pavimentos, permitindo a redução natural da velocidade, e corte parcial de ruas, permitindo o acesso mas desincentivando o atravessamento, assim como a reconversão do espaço público para estacionamento local e plantações de árvores e implantação de mobiliário urbano de qualidade.

Pedonalização de artérias e de zonas históricas

A pedonalização de várias artérias viárias e de zonas históricas, no pressuposto de que a defesa do espaço público cria condições favoráveis ao comércio de proximidade e a um ambiente urbano de melhor qualidade, mas reflectindo sobre as experiências já iniciadas com o encerramento ao tráfego nalguns bairros históricos da cidade (Bairro Alto, Alfama) e procurando resolver os problemas causados por uma aplicação errada e incompetente desse programa, nomeadamente:

ausência de estacionamento para os residentes, deficiente funcionamento (ou mesmo a inexistência) de sistemas de transportes públicos colectivos internos, mau controlo de acessos, caos completo a coberto de cargas e descargas que raramente existem. Em particular, o estacionamento para residentes é uma responsabilidade que a Câmara deve resolver, criando os lugares de estacionamento correspondentes, em linha com o que está inscrito no PDM em vigor.

Criar uma rede de ciclovias

Lisboa é uma cidade ciclável em 2/3 da sua área. Retirando a zona histórica, conhecida pelas suas colinas, é possível em Lisboa pedalar com conforto e fazer do modo ciclável um modo alternativo de transporte na cidade.

Defendemos como responsabilidade camarária a criação de uma Rede Ciclável, constituída por corredores cicláveis que atravessem a cidade e assegurem ligações casa-trabalho, casa-escola ou casa-interface de transportes públicos, numa perspectiva multifuncional do sistema de transportes, em articulação com o Plano Verde de Lisboa e associado a políticas integradas de gestão de tráfego, de estacionamento e de requalificação do espaço público.

Aprovaremos medidas que conduzam à requalificação de espaço público, permitindo transformar ruas de tráfego automóvel de passagem, em espaços públicos requalificados e arborizados, adequados à coexistência saudável entre automóveis de tráfego local de muito baixa velocidade, peões e ciclistas, aptas para a renovação do comércio de proximidade, tornando o percurso ciclável, como uma valência para um renovado e democrático espaço público. No desenho dos corredores cicláveis deverá assegurar-se a discussão pública dos trajectos, ao nível de cada freguesia, por forma a tornar a sua implantação se faça com o apoio dos residentes e não contra eles.

Defendemos o investimento municipal anual na construção de uma rede ciclável na cidade Pelo que, no próximo mandato, propomos a aprovação de um Plano Ciclável, com regulamento próprio, permitindo a construção e gestão da Rede Ciclável

de Lisboa, inserida nos instrumentos de planeamento municipais, designadamente nas zonas previstas para o seu traçado. Completaremos os percursos cicláveis em projecto e iniciaremos a execução de outros até 75 novos Kms, permitindo percursos cicláveis em rede, desde o centro até à sua periferia.

Defendemos a criação da uma primeira “Loja da bicicleta de Lisboa”, em articulação com um importante interface de transportes, enquanto infra-estrutura integrada de informação, aluguer e reparação de bicicletas municipais, à semelhança do sistema de gestão integrada de Lyon (França), entre outros, contendo ainda associados um conjunto de espaços que permitam albergar empresas privadas na área da prestação de serviços e na venda, aluguer, reparação e acessórios.

Defendemos que o executivo camarário deve promover um sistema de uso partilhado de bicicletas na cidade a designar por **B-SCUT - Bicicletas Sem Custos Para o Utilizador** -, pondo em concurso público um sistema cujo uso se desenvolva a partir de parques de estacionamento para bicicletas, em locais próximos de interfaces de transportes e principais equipamentos e serviços, acompanhado por uma campanha para a utilização em segurança da bicicleta, especialmente na rede ciclável da cidade.

B.2 Transportes

A segunda ideia-força é a melhoria do desempenho ambiental do sistema dos transportes públicos. Se a prioridade na gestão global dos transportes na região metropolitana e na cidade deve ser para o transporte público (TP) face ao transporte individual (TI), a prioridade dentro do TP deve ir para os veículos de transporte mais amigos do ambiente. Isso significa que o metro e o eléctrico devem ser encarados como modos prioritários em relação ao autocarro e, dentro destes, a prioridade deve ser o uso de veículos cada vez menos poluentes, isto é, recorrendo ao uso de combustíveis com menores impactos no ambiente da cidade, recorrendo a veículos a gás natural ou a bio-diesel ou a veículos que devem cumprir as normas de emissão ambientais mais exigentes na União Europeia.

Mas significa também que o desenvolvimento dos diversos modos de transporte deve ser equilibrado e o seu funcionamento deve ser encarado como complementar e não concorrencial, na perspectiva de se construir a melhor rede de transportes públicos com a melhor cobertura possível da cidade e dos seus diferentes pólos de geração e atracção.

Nesse sentido, será indispensável desenvolver, nos próximos anos, uma verdadeira rede de eléctricos rápidos de superfície, em sítio próprio, e também completar a rede de metro, tendo em vista o fechamento da malha da rede em interfaces já existentes ou a construir ou a prestação dum serviço de transporte de qualidade em zonas da cidade ainda não servidas por este modo de transporte. O metro deve servir a cidade e não servir-se da cidade para o desenvolvimento de projectos de obra cujo interesse nem sempre tem sido o mais transparente (veja-se, por exemplo, o caso da localização recente de algumas estações de metro, como Telheiras, que apenas serviu para ajudar à especulação e promoção de um empreendimento imobiliário, ainda por cima protagonizada por duas empresas públicas – EPUL e Metro!).

Por isso, defendemos a aprovação de um Programa de Investimentos Públicos para a cidade, orientado para o desenvolvimento da rede de eléctricos, rede do metropolitano e rede de autocarros.

A rede de autocarros deve ser pensada tendo em vista a sua complementaridade às redes pesadas existentes na cidade (metro, CP e eléctrico), segundo alguns indicadores-base que permitam o aumento da acessibilidade e da regularidade no funcionamento da rede. Essa melhoria da qualidade deve ser medida segundo três critérios essenciais: velocidade de circulação, regularidade e conforto.

A rede de eléctricos deve conhecer um novo impulso, estendendo o funcionamento dos novos eléctricos articulados a outras linhas da cidade, nomeadamente, ligando a linha marginal oeste de eléctricos (actual linha 15 Algés-Pç.Figueira) à futura linha marginal leste entre o Terreiro do Paço e o Parque das Nações e construindo novas linhas circulares interior e exterior a Lisboa (Alcântara-St^a Apolónia e Algés-Sacavém) e novas linhas diagonais ligando a Alta de Lisboa ao Restelo e Benfica ao Parque das Nações. Esta rede que, dentro de Lisboa, deverá atingir cerca de 65 kms, poderá corresponder a um investimento na ordem dos 500 milhões de euros, em qualquer caso, cerca de 5 vezes mais barata do que se ela fosse feita aos custos actuais do km de rede para novas extensões do metropolitano (mínimo, 50 milhões de € por km).

A rede de metropolitano ao contrário do que tem acontecido desde há décadas, tem de deixar de se impor à cidade e passar a ser ao contrário, isto é, ser a cidade a condicionar o desenvolvimento da rede de metro. Em consequência a prioridade para o desenvolvimento do metro em Lisboa deve ser a sua extensão à zona ocidental da cidade.

A terceira ideia-força é a adopção duma política tarifária multi-modal para o sistema de transportes na cidade de Lisboa. Todos reconhecem que um dos problemas mais graves na região metropolitana de transportes é a profusão absurda de títulos de transporte: mais de 400 títulos diferentes coexistem na região, numa autêntica selva tarifária na qual ninguém se entende e em que todos ralham, aparentemente com razão.

Esta realidade é o resultado de anos a fio a olhar para o sistema de transportes na região metropolitana de Lisboa como o somatório de diversos operadores de transporte e não como um conjunto de redes de transporte, delimitadas por áreas geográficas distintas, mas em que cada operador se integra nesse grande conjunto que é a área metropolitana de transporte

e em que contratualiza com a colectividade a prestação de um determinado serviço público de transporte, segundo certos padrões de qualidade.

A característica básica desse serviço público de transporte deveria ser a integração de todos os operadores numa mesma rede de transporte e de abrir a possibilidade de integrar o estacionamento do automóvel em parques dissuasores junto das interfaces de transporte, garantindo-se que, com o mesmo título, cada um teria o direito ao transporte numa rede de transporte e não apenas, nesta ou naquela carreira, neste ou naquele modo de transporte. A multi-modalidade só é atractiva se, além de dever ser praticada segundo um nível de preço mais barato que a deslocação em automóvel, puder oferecer propostas de mobilidade atractivas que sirvam para promover a transferência do transporte individual para o transporte público de qualidade.

Neste caso, não se trata de defender parques de estacionamento gratuitos, à entrada da cidade de Lisboa. Trata-se sim de integrar o direito ao estacionamento nesses parques com o bilhete ou o passe multi-modal, permitindo ao seu comprador o uso do transporte público dentro da cidade, pelo menos nos dias úteis.

Embora a aplicação deste modelo tarifário faça parte das competências da Autoridade Metropolitana de Transporte de Lisboa (AMTL), esta candidatura considera que aqueles princípios podem e devem entrar já em aplicação na cidade de Lisboa. Para tanto, fará todo o sentido que a Câmara tome a iniciativa de assegurar a criação, no imediato, de um bilhete único multi-modal diário que articule o direito ao estacionamento em alguns parques na entrada da cidade, com uso da Carris e do Metro (Ida+Volta) e um outro, com as mesmas características, mas sem direito ao estacionamento.

Em síntese, esta candidatura defende:

- Mais linhas de eléctrico;

- Metropolitano na zona Ocidental da cidade;
- Corredores BUS eficientes;
- Horários de autocarros mais regulares e mais fiáveis;
- Transportes ecológicos;
- Bilhetes diários e passes multi-modais;
- Criação de uma empresa pública única entre a Carris e o Metro, com participação do município.

Quatro novas linhas de eléctrico rápido

A construção de uma rede de eléctricos rápidos de superfície, assente em quatro novas linhas, que assegure:

- o funcionamento de uma grande marginal ribeirinha do Tejo, que se estenda desde Algés até Moscavide;
- uma circular interna, que acompanhe o percurso da chamada “primeira circular de Lisboa”, ligando Alcântara a Santa Apolónia, passando por Praça de Espanha, Av. Berna, Campo Pequeno, Areeiro, Olaias, até Santa Apolónia;
- uma semi-circular externa, que ligue o Parque das Nações à Estação de Benfica, passando por Olivais, Aeroporto, Av. Do Brasil, Cidade Universitária, interface do Campo Grande, Telheiras, Carnide, Luz e Benfica (Estação CF);
- uma outra semi-circular externa que ligue a Alta de Lisboa, Campo Grande, Cidade Universitária, Hospital St^a Maria, Universidade Católica, Sete-Rios, Estrada de Benfica, Casa Pia, Monsanto, Ajuda (Pólo Universitário), Belém, Restelo (estádio).

Metro até Alcântara e Restelo

O desenvolvimento da rede do metropolitano, através da possível extensão de duas das suas actuais linhas: o prolongamento da actual Linha Amarela do Rato até Alcântara, passando por Estrela, Prazeres, Alcântara Terra e Alcântara-Mar (estação CF); o prolongamento da Linha Vermelha da futura estação de São Sebastião até à zona ocidental de Lisboa, transformando-a numa linha transversal ligando a zona ocidental à zona oriental da cidade, passando por Campolide, Campo de Ourique, Prazeres, Alcântara/Tapadinha, Ajuda, Restelo (Torres) e Restelo (Hospital São Francisco Xavier).

Continuidade nos corredores BUS

Para o aumento da velocidade de circulação (a velocidade média na rede de autocarros era, em 2007, de 14,6 km/h) será indispensável o funcionamento da rede de corredores bus reservados, actualmente com uma extensão total de 73 kms. Isso exige continuidade no funcionamento da rede de corredores reservados, especialmente nos cruzamentos, adoptando um sistema de sinalização semafórica de prioridade automática, accionado pela simples aproximação dos autocarros e eléctricos, assim como a implantação de sistemas de vídeo-vigilância para uma eficaz fiscalização do seu funcionamento. Neste âmbito, deverá também ser avaliada a introdução de corredores bus limitados a um período horário (ponta da manhã ou da tarde), seja nos actuais, seja em novos corredores a criar. Será também desejável que todos os corredores rodoviários de penetração na cidade sejam dotados de corredores BUS até às interfaces existentes na cidade. Desejavelmente, deverão estes ser pintados, por forma a tornar bem visível a exclusividade de circulação dos transportes públicos.

Paragens a 10 minutos nas zonas residenciais

Qualquer zona da cidade (habitacional, de emprego, de localização de serviços ou de lazer) deve ser servida por uma paragem de autocarro a uma distância a pé máxima de 10 minutos (+/- 100 metros).

Mais regularidade de horários

A rede estruturante da Carris (18 carreiras) deve assegurar as frequências seguintes:

- nos períodos de ponta da manhã e da tarde, o intervalo de passagem de veículos será de 7 minutos (tempo médio de espera: 3,5 minutos);
- entre períodos da ponta da manhã e da ponta da tarde, o intervalo máximo será de 12 minutos (tempo médio de espera: 6 minutos);
- antes do período de ponta da manhã (6-7.30h): intervalo de passagem de 12 minutos;
- depois do período de ponta da tarde (20-24h): intervalo de passagem de 20 minutos.

A rede complementar da Carris (58 carreiras) deverá orientar-se por uma regularidade máxima de 15 minutos de intervalo de passagem. A rede da madrugada deve ter um intervalo de passagem máximo de 30 minutos.

Carreiras que liguem parques de estacionamento a interfaces de transportes

Deve promover-se o conceito de carreiras de circulação, internas às zonas de maior peso habitacional ou que liguem parques de estacionamento aos principais interfaces de transportes, com uma frequência máxima de 10 minutos, durante o período diurno de funcionamento da rede de autocarros (das 6h às 20h); experimentalmente, deverá ser lançada, num bairro a definir, uma carreira que deverá funcionar com uma frequência que esteja apenas dependente dos pedidos, em tempo real, sinalizados pelos utentes, num circuito predeterminado e com as características de rebatimento aos modos pesados, já enunciadas.

Autocarros ecológicos

Em termos de conforto interno (para os passageiros) e externo (para a cidade), para além do prosseguimento do esforço de renovação da frota de autocarros com veículos menos poluentes e de piso rebaixado para garantia de acesso dos cidadãos de mobilidade reduzida, deverão ser adoptadas medidas para a utilização de autocarros movidos a energias alternativas (hidrogénio, veículos eléctricos, híbridos). Iguais orientações deverão ser aplicadas nas diversas frotas de veículos municipais, nomeadamente de recolha de lixo, segundo o princípio de que não faz sentido produzir lixo (emissões) quando se recolhe lixo.

Transportes acessíveis para deficiente e idosos

Em alternativa, a cidade deve entender a mobilidade como um direito, nomeadamente para aqueles que têm mobilidade reduzida. O sistema de transportes deve estar pensado e adaptado para assegurar a mobilidade a estes cidadãos. Os veículos de transporte público, as paragens, as estações, os passeios, as ruas, têm de se ajustar para garantir a acessibilidade destes cidadãos. Esta candidatura defende a aprovação pela próxima Câmara e Assembleia Municipal de um Plano para os Cidadãos de Mobilidade Reduzida, que deve passar a fazer parte do Plano Director Municipal, e que deve merecer prévia consulta das associações directamente interessadas.

É neste contexto que deve ser entendido o serviço “Lisboa porta a porta”. Embora a câmara tenha disponibilizado, nalgumas zonas/bairros da cidade, um serviço gratuito de deslocação a alguns cidadãos de mobilidade reduzida, especialmente idosos, a destinos específicos (como por exemplo, os centros de saúde) - serviço que será mantido pela sua evidente utilidade para a população -, o facto é que a Câmara não o pode transformar num serviço alternativo de transporte na cidade, servindo, por exemplo, para os turistas se deslocarem nas zonas históricas da cidade. Quem tem de assegurar este tipo de serviço é a

Carris. A Câmara tem de incluir estas necessidades de transporte específicas num plano de mobilidade para a cidade, fazendo a empresa cumprir as orientações de política de transporte que melhor sirvam a cidade e satisfaçam as necessidades deste tipo de cidadãos. Sob pena de se andar a “reclamar” contra o facto de a Carris não servir a cidade e, ao mesmo tempo, estar a arranjar forma de torpedear um serviço de transporte que deveria servir a política municipal de mobilidade.

Bilhete diário e passe social multi-modal

Acabar os títulos exclusivos de transporte do Metro e da Carris e, em seu lugar, criar dois tipos de títulos de transporte: um bilhete diário e um passe social multi-modal, válido para as redes da Carris e do Metro, incluindo o direito ao estacionamento em parques de estacionamento previamente designados para o efeito.

A próxima Câmara Municipal de Lisboa deve adoptar todas as decisões de gestão, inclusive junto das próprias administrações da Carris e do Metro, para garantir que este modelo tarifário vai para a frente e entra em funcionamento o mais rapidamente possível.

Criação de Empresa Pública Única do Metro e da Carris

Esta candidatura defenderá a criação de uma empresa única de transportes urbanos, resultante da fusão entre a CARRIS e o METRO, (como acontece noutras cidades europeias), terminando-se com uma situação cada vez mais absurda, que é a do governo da cidade não ter os instrumentos de política capazes de aplicar uma política de mobilidade, através do controlo directo sobre os seus operadores.

Deverá ser negociado com o Estado a assunção, por este, do passivo dessas empresas públicas, bem como as dotações necessárias ao seu funcionamento, assim como contratualizar-se o perfil do serviço público a prestar por estas empresas como contrapartida da concessão de indemnizações compensatórias pela prestação desse serviço.

B.2 Estacionamento

Um dos instrumentos fundamentais do planeamento de tráfego e transportes é a política de estacionamento. É assim que ele deve ser vista e não como forma de “sacar” dinheiro aos automobilistas. A construção de parques e as tarifas praticadas devem ser pensadas em função dos interesses da cidade e não em função das necessidades financeiras da câmara, das empresas que esta vai criando ou das privadas que favoreça.

A situação do estacionamento em Lisboa nos últimos cinco anos agravou-se claramente. Porque, apesar de se terem construído milhares de lugares em parques de estacionamento (13.800 lugares) e de se terem delimitado outros tantos de estacionamentos tarifados à superfície na área central da cidade (27.700 lugares), a verdade é que o estacionamento ilegal continua a marcar o ambiente urbano no centro da cidade (em cima dos passeios, na faixa de rodagem, não importa aonde...). A única medida visível foi o aparecimento de bloqueadores que, dado a sua natureza exclusivamente punitiva, e na ausência de outras medidas, pouco contribui para resolver a origem do problema.

A EMEL, apresentada pelo anterior executivo de João Soares como a solução para o problema, encontra-se à beira da bancarrota, e “obrigada” a gerir a política de estacionamento na cidade em conluio com os interesses privados dos que se dedicaram a esventrar a cidade para fazer do estacionamento um negócio lucrativo. Esse conluio foi ainda mais evidente quando o anterior executivo municipal do PSD aprovou a sub-contratação do estacionamento público de superfície à empresa

“Street Park” em algumas zonas centrais da cidade, numa operação que acabou por se revelar ruínosa para a EMEL e o próprio município, com a redução drástica das receitas do estacionamento tarifado de superfície.

Na gestão do estacionamento público de superfície, a EMEL provou que não serve os alegados objectivos para que foi criada. Ao atribuir competências de tipo policial aos fiscais de rua da EMEL, as maiorias municipais que as aprovaram, expuseram os trabalhadores à fúria e incompreensão de muitos automobilistas, contando-se por dezenas os casos de agressão a fiscais de rua da EMEL que, claramente, não estão vocacionados para exercer um papel que deveria caber à Polícia Municipal. No final, o balanço da criação da EMEL é desastroso, aproveitando apenas àqueles que a utilizaram para garantir o emprego político à custa de recursos públicos. Para evitar a continuação do desbaratar de recursos públicos, impõe-se a extinção desta empresa municipal, com a reconversão dos seus trabalhadores, preferencialmente em funções de fiscalização do estacionamento, devidamente enquadradas pela polícia municipal.

Em matéria de estratégia da política de estacionamento, “chamar” os automóveis para dentro da cidade é incompatível com a redução da entrada de automóveis na cidade. Neste capítulo, não é aceitável uma política da cenoura e do cacete. Tem de haver coerência na política de estacionamento junto com as restantes medidas de controlo de tráfego e de defesa do transporte público dentro da cidade.

Assim como não fez sentido um túnel de acesso ao centro da cidade, também não é compreensível continuar a aumentar a oferta de estacionamento nas zonas centrais da cidade. Por exemplo, o recente Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zonas Envolventes (PUALZE), aprovado em Junho de 2009 na Assembleia Municipal por uma maioria de votos PS, PCP, PSD e CDS, prevê a eliminação de 700 lugares de estacionamento à superfície e a construção de 1000 novos lugares de estacionamento comercial, em subsolo.

Os estacionamentos que privilegiamos são os localizados à entrada da cidade e em articulação com o uso dos transportes colectivos. Todo o outro estacionamento dentro da cidade, para exploração comercial em silo ou em subsolo, deve ser

objecto de uma moratória que deve coincidir, pelo menos, com o período de vigência do próximo PDM (10 anos). Exceptuam-se nessa construção os estacionamentos destinados a residentes ou apoio à actividade comercial de cada zona, relativamente aos quais deve ser efectuado um levantamento rigoroso dos lugares em falta, mas tendo em atenção a possibilidade de poder vir a requisitar, para esse efeito, os lugares sistematicamente vazios nos parques de estacionamento existentes no centro da cidade. Todo o restante estacionamento, especialmente à superfície, deve ser de curta duração e pago. Esse pagamento deve servir, em parte, para financiar a melhoria dos transportes públicos e não como a forma de garantir o “negócio” da EMEL ou servir de “atração” para qualquer outro negócio privado.

Esta candidatura defende:

- Prioridade ao estacionamento para moradores;
- Política de estacionamento que não favoreça a vinda de carros para o centro;
- Política de estacionamento que favoreça a utilização do transporte público.

Estacionamento para residentes

Devem ser re-avaliados todos os projectos para a construção de novos parques para estacionamento público, no centro da cidade, só prosseguindo os que estejam situados em zonas gravemente carenciadas. O estacionamento de longa duração na cidade deve ser sobretudo admissível para os residentes, aos quais a autarquia deve garantir o direito ao número de lugares de estacionamento que o PDM de Lisboa estabelece, com base na atribuição de selos para residentes para estacionamento na via pública e, em caso de necessidade, na requisição de lugares reservados nos parques de estacionamento existentes na zona. Por isso, e, preferencialmente nas zonas históricas, privilegiaremos a resolução das situações de carência para os residentes através da reutilização de espaços do Estado ou de edifícios camarários a recuperar para o efeito.

Criaremos um selo anual para residentes, a afixar no veículo, que permitirá aos residentes no concelho estacionarem gratuitamente na cidade (salvo em zonas muito problemáticas). Os veículos com selo poderão ainda – entre as 8 da noite e as 8 da manhã – usar, sem custos, a rede de parques privados, no quadro de uma renegociação entre os concessionários e o município.

O selo para o primeiro e o segundo veículo de um agregado familiar custará 25 Euros/ano. O terceiro dobrará esse valor e o quarto não terá direito a selo. O selo é facultativo. Quem desejar usar apenas o actual selo gratuito de área de residência poderá fazê-lo.

Tarifas de estacionamento mais caras no centro e mais baratas na periferia

Todos os veículos sem selo pagarão parquímetro dentro da área delimitada pela segunda circular. O perfil tarifário deverá variar de acordo com a localização, reduzindo-se do centro para a periferia. A criação do novo selo será acompanhada por um aumento substancial dos preços de parquímetro nas zonas problemáticas.

A Câmara Municipal aplicará sistemas de bloqueamento de rodas para os carros mal estacionados e contratará no mercado serviços de reboque de veículos a diversas entidades para os carros que impeçam o tráfego.

Será desenvolvido, a partir da 2ª circular para dentro da área central da cidade, um sistema de informação em tempo real sobre o grau de ocupação dos parques de estacionamento no centro.

Estacionamento gratuito nas interfaces para quem use transporte

Serão construídos, ou alargados, parques de estacionamento na periferia do concelho de Lisboa, em Algés, Colégio Militar, Pontinha, Odivelas e Gare do Oriente, junto de interfaces de transportes colectivos com transportes individuais.

Usando o conceito de “park and ride”, estes parques utilizarão um sistema de tarifas que incluirá o estacionamento e o direito às viagens o lugar de estacionamento e o destino final. As tarifas devem ser calibradas pelo custo do passe social multi-modal, para que a opção seja atractiva financeiramente.

Todos os novos empreendimentos para estacionamento com funções mistas, que sejam de maiores dimensões, estarão obrigados, para obter a licença de construção, a apresentar um estudo de transportes, circulação e estacionamento para os edifícios e zona envolvente.

Regulamento de cargas e descargas

Proporemos um novo regulamento que se baseie num zonamento específico, correspondente à distribuição espacial da funções comerciais pela cidade e às características das diferentes zonas/bairros, orientado por uma separação horária dos tráfegos de mercadorias com o movimento comercial normal. No âmbito de uma futura Zona Verde de Acesso Condicionado (ZVAC), a criar no centro histórico da cidade, será obrigatória a introdução progressiva de veículos comerciais, amigos do ambiente, como condição de acesso a essa zona.

D. Lisboa, uma cidade amiga do ambiente

Incentivo à separação doméstica dos lixos

A eficácia dos ecopontos depende muito da generalização dos hábitos de separação do lixo em casa. Esta, por sua vez, é fortemente favorecida pela aquisição de hábitos. Um dos modos comprovadamente mais eficazes de o conseguir é o fornecimento de sacos com as cores do próprio ecoponto. E o modo mais simples de o garantir é acordar com quem os fornece essa mesma garantia. É simples e todos ganham. A curto prazo esta é a melhor campanha que se pode fazer pela alteração dos hábitos neste domínio.

Estão em curso nalguns bairros da cidade, experiências de recolha selectiva dos lixos, em função de um calendário semanal que impõe uma recolha diferente para cada dia da semana. Nas zonas em que este tipo de experiência tem sido implementado, o facto de se recolher o lixo orgânico apenas nalguns dias da semana, favorece a disseminação do lixo pelas ruas nos dias em que não há recolha. Para acabar com este triste resultado de uma medida que em si mesma tem aspectos positivos que importa preservar, a solução está em, mantendo a recolha separada de plásticos e de papel, assegurar a recolha orgânica dos lixos em todos os dias úteis da semana.

Num prazo mais prolongado, a CML estudará a viabilidade económica, junto com outros concelhos e empresas interessadas, o fabrico de um caixote de lixo doméstico com recipientes separados, e ocupando o mesmo espaço que os actuais caixotes.

Incentivaremos, através de parcerias, o fornecimento pelos supermercados, de sacos de diferentes cores para a separação de lixo. Cumpriremos as directivas comunitárias em relação à separação dos lixos. Para isso, é fundamental a participação dos cidadãos no próprio consumo. Sem mexer no consumo nunca haverá solução suficiente. Por isso, todas as iniciativas devem aproveitar o contacto como os moradores, empresas e comerciantes para sensibiliza-los em relação ao que compram e ao que deitam fora. Assim, incentivaremos a política dos três r's: "reduzir, reutilizar e reciclar".

Defenderemos ainda a recolha selectiva de óleos alimentares usados em Lisboa, à semelhança do que já acontece noutras autarquias locais, e a sua reutilização como biocombustível.

Fazer cumprir a Carta do Ruído

Cumpriremos a Carta do Ruído aprovada pela Câmara Municipal de Lisboa: introduziremos barreiras acústicas, preferencialmente naturais e bem integradas e subordinaremos os novos licenciamentos residenciais às novas regras. Financiaremos, nos “bairros nocturnos”, o isolamento das casas.

Despoluir o Rio Tejo

A Câmara deve dar todo o apoio aos trabalhos em curso de completamento e modernização do sistema de águas residuais de Lisboa, que compreendem a construção do troço do interceptor entre o Cais do Sodré e o Largo do Chafariz de Dentro e as obras de modernização da ETAR de Alcântara, que têm como objectivo assegurar o tratamento terciário de efluentes. Estas obras permitirão pôr cobro à inaceitável situação que existe actualmente, e na qual têm fortes responsabilidades os últimos executivos municipais do PSD e do CDS, de rejeição de uma significativa parcela dos esgotos de Lisboa no Tejo sem qualquer tratamento, em flagrante violação do normativo nacional e comunitário.

A candidatura do BE defende que sejam rapidamente retomados e actualizados os estudos existentes para aproveitamento para rega e outros usos compatíveis dos efluentes municipais após o seu tratamento nas ETAR's do município de Lisboa (Beirolas, Chelas e Alcântara, esta última quando terminadas as obras que garantem o tratamento terciário), na perspectiva que defende de implementação de uma estratégia de conservação de água.

Gestão pública dos sistemas de abastecimento de água e saneamento das águas residuais

O BE defende que os serviços relativos à produção de bens públicos e os serviços de rede funcionando em regime de monopólio natural, como são os serviços de abastecimento de água e de saneamento de águas residuais, devem ser propriedade pública e ter gestão pública, e que esta orientação política de assunção estatal da orientação e controlo das actividades referidas é uma resposta necessária para fazer face à situação grave crise que atravessamos. Há necessidade de assegurar que as pessoas e os seus direitos estejam no cerne das políticas de desenvolvimento. Há necessidade de reconhecer o papel essencial dos serviços públicos, de desenvolver a solidariedade, de apostar na participação dos cidadãos, de respeitar princípios de ética social e de sustentabilidade. E para que isso seja possível há que reconhecer a centralidade da acção do Estado, não para socializar as perdas do sector financeiro, mas para, em nome do interesse público, reassumir o controlo de sectores estratégicos, nomeadamente no que toca à provisão de serviços públicos.

Os candidatos do Bloco de Esquerda defendem, pois, que os serviços de abastecimento de água e saneamento de águas residuais na cidade de Lisboa continuem a ter propriedade pública e que seja assegurada que a sua gestão seja pública, de qualidade e que tenha como objectivo central a satisfação das necessidades das populações e não a maximização da rentabilidade dos capitais investidos.

Reconhecemos ainda expressamente a existência de um “direito à água” e, portanto, defendemos que o serviço de abastecimento de água e saneamento deve ter um custo acessível para as quantidades mínimas necessárias à garantia de tal direito. E, ainda, que exista um mecanismo que assegure temporariamente o pagamento do serviço àqueles que comprovadamente não possuam capacidade de o suportar, mesmo a preços acessíveis.

Os nossos animais

O canil de Lisboa, apesar das boas intenções e dedicação de muitos dos que lá trabalham, acaba por ser um matadouro de animais abandonados, pelo que proporemos e a urgente requalificação do canil e do gatil municipal.



O tratamento dado aos animais nos circos que nos visitam é, por vezes, bárbaro, pelo que se impõe o desenvolvimento de acções de vigilância que impeçam tais condições degradantes.

Capítulo IV

Cidade da Transparência



IV

A Cidade da Transparência

Autarca e suspeito são sinónimos. Câmara e burocracia, também. O que pretendemos é inverter este estado de coisas. A reforma da câmara que propomos é quase uma revolução: planejar para garantir o futuro, tornar a câmara mais próxima de quem a paga, partir a espinha a todos os poderes instalados que beneficiam o clientelismo e a corrupção e transformar a Câmara num espaço aberto, democrático e transparente.

São, para nós, quatro os pilares de uma administração moderna: planeamento, transparência, proximidade e democracia.

Defendemos uma lógica de acção que privilegie o planeamento, para um desenvolvimento sustentado e solidário com as gerações futuras. Tapar buracos e anunciar grandes obras, com arquitectos mediáticos, pode servir para ganhar eleições, mas compromete o futuro da cidade.

Esta candidatura defende:

- Uma cidade **planeada** de forma participada;
- Uma gestão camarária **transparente** e racional;
- Uma Câmara Municipal desburocratizada, **próxima dos cidadãos e democrática** nos seus procedimentos;
- Uma defesa incondicional dos **direitos dos consumidores** e dos **direitos de cidadania**.

1. Uma Câmara com regras e planos

Faltam objectivos claros. A relação da Câmara com as estruturas do poder central desacelerou na definição de estratégias e parcerias. Prevalece a perspectiva do governo que se sobrepõem ao interesse da cidade. Alcântara e Terceira Travessia do Tejo serão os expoentes máximos da governamentalização da Câmara.

As relações são particularmente frágeis com estruturas tão fundamentais como as do Ministério do Ambiente, das Cidades e do Ordenamento do Território, Obras Públicas, Administração Interna, Instituto Português do Património Arquitectónico e (IPPAR) e com os operadores de transportes. A Agência para a Modernização Económica de Lisboa (AMBELIS), que deveria ter esta função, passou, na realidade, a ser uma empresa de promoção de grandes projectos imobiliários. Lisboa não tem voz própria.

Revisão participada do PDM

A revisão do Plano Director Municipal deve ser feita de um modo participado (*Ver Cidade Revitalizada*).

Regressar aos Planos

Enviaremos para apreciação da Assembleia Municipal todos os Planos de Urbanização e Planos de Pormenor que foram aprovados pela Câmara e que durante os vários mandatos têm andado “embrulhados” e ao sabor das conveniências.

Participação dos Cidadãos

Promoveremos a auscultação da população de forma efectiva em todos os Planos Municipais de Ordenamento do Território e em todas as acções isoladas de relevo, disponibilizando informação atempada, completa e legível, e promovendo activamente o seu debate.

Referendos Locais

Promoveremos referendos locais na definição de escolhas estratégicas para a cidade. Grandes Investimentos Públicos de relevante impacto ambiental e geradores de polémica serão objecto de decisão popular.

2. Uma Câmara mais transparente

Abriremos os órgãos autárquicos e empresas municipais aos munícipes, esclarecendo a sua acção e promovendo o conhecimento recíproco.

Garantiremos a divulgação prévia de todas as decisões que afectem cada local, freguesia, bairro ou a cidade no seu todo para evitar as “decisões-surpresa” sobre o tecido da cidade, em que o último executivo municipal foi fértil.

Utilizaremos o concurso público como uma forma efectiva de aumentar o poder de escolha da autarquia, acabando com o favorecimento discricionário e escandalosos de certas empresas, interesses sectoriais e profissionais.

Uma gestão mais racional: a extinção de empresas municipais

O município de Lisboa é titular de 4 Empresas Municipais: EGEAC (Empresa de Gestão de Equipamentos e Animação Cultural); EMEL (Empresa Pública Municipal de Estacionamento de Lisboa); EPUL (Empresa Pública de Urbanização de Lisboa); GEBALIS (Gestão dos Bairros Municipais de Lisboa); SRU – Sociedade de Reabilitação Urbana.

Algumas destas empresas municipais não têm justificação funcional suficiente, podendo e devendo as suas funções ser directamente asseguradas pela CML. Por outro lado, tais empresas constituem um encargo incompatível com a actual situação financeira da Câmara.

Acresce que tais empresas têm permitido três vícios que importa eliminar. Primeiro, a fuga ao controlo público da despesa (designadamente a fiscalização prévia do Tribunal de Contas), bem como ao controlo político e democrático da Assembleia Municipal. Segundo, a prática de exercícios de compadrio e favorecimento que minam a autoridade e o prestígio dos poderes públicos. Terceiro, a injustificada institucionalização de uma “administração paralela” que afecta o funcionamento normal dos serviços centrais.

Apenas a EPUL e a GEBALIS justificam a sua manutenção, muito embora fundidas numa única empresa municipal de habitação que sirva a nova política que desenvolveremos. As restantes serão extintas, retornando as suas funções à Câmara, garantindo-se os direitos do seu pessoal.

Será ainda reavaliada a participação do município de Lisboa em mais de uma dezena de sociedades anónimas e associações. Será particularmente tida em conta a situação da AMBELIS.

Neste contexto, é nosso objectivo que o município disponha apenas de uma empresa de 100% de capital municipal: A EPUL, onde será integrada a GEBALIS, constituindo-se como instrumento privilegiado de novas políticas de habitação para a cidade.

3. Uma Câmara mais próxima

Se a organização da Câmara é desarticulada e burocratizada, a organização política e administrativa da cidade é completamente irracional. Existem 53 freguesias (o Porto tem 19) com dimensões completamente diferentes. Existem freguesias com a dimensão de superiores às de cidades como Évora, Beja, Bragança ou Vila Real: Santa Maria dos Olivais (47.300 habitantes), Benfica (41.400), São Domingos de Benfica (33.100), Lumiar (34.200) e Marvila (27.000). Outras, são tão pequenas como as mais pequenas aldeias portuguesas: Madalena, Mártires e São Nicolau (com pouco mais de 300 habitantes) e Sé, São Cristóvão e Sacramento (com pouco mais de 1.000). Enquanto na coroa de transição existem várias freguesias quase candidatas a concelho, em muitas das do casco histórico, quase se pode já eleger a Junta em plenário.

E, no entanto, todas são tratadas da mesma forma. Umas, sem meios necessários para responder aos grandes problemas que se lhe colocam, outras com uma actividade quase inexistente.

Criar os distritos urbanos

Para resolver a irracionalidade da divisão administrativa de Lisboa, dar massa crítica e poder político às freguesias, aproximar as decisões da população e desburocratizar a Câmara Municipal, propomos a criação de distritos urbanos. A proposta foi feita há oito anos pela candidatura do Bloco de Esquerda e de Miguel Portas à Câmara Municipal de Lisboa e retomada pelas seguintes candidaturas do Bloco. É aqui repetida nos mesmos moldes de então.

Os distritos urbanos resultarão do agrupamento voluntário de freguesias. Aquando do agrupamento passará a haver a possibilidade de protocolos de transferência de competências, técnicos e recursos financeiros da Câmara para o Distrito Urbano e a elaboração de contratos-programa para investimentos específicos.

As áreas possíveis de transferência de competências são: projecto e manutenção de espaços exteriores; conservação e melhoria de espaços públicos; recolha selectiva de resíduos; gestão da rede rodoviária local (sentidos de circulação, sinalização, ruas residenciais, espaços pedonais, etc.); licenciamento da construção em espaço urbano consolidado de um lote definido; fiscalização das obras particulares; manutenção e melhoria de equipamentos colectivos de proximidade, como os do ensino, saúde e assistência, desportivos, espaços verdes, etc.); obras coercivas; propostas de aquisição de imóveis para habitação de renda controlada e para EPUL-Jovem.

Os distritos urbanos intervirão nos espaços públicos e equipamentos de proximidade, nas obras particulares, na rede viária local, na habitação social e no licenciamento de estruturas no subsolo.

A esses distritos urbanos estarão ligados gabinetes de apoio técnico. Para os formar deverão ser deslocados técnicos de todas estas áreas, a trabalhar actualmente na Câmara, que passam a depender desta estrutura. Deverão também funcionar dentro da estrutura, mas dependendo estes da Câmara, técnicos da área do planeamento, que aqui recolham a informação necessária e que desenvolvam algum trabalho de ligação com os técnicos e autarcas do Distrito.

O conjunto de técnicos constituirão o Gabinete de Apoio Técnico ao respectivo Distrito Urbano, será responsável pela descentralização dos serviços, articulação horizontal com os restantes distritos e articulação com a Câmara. O Gabinete Técnico será chefiado por um técnico equiparado a Director Geral. Os custos de pessoal serão suportados pela Câmara, enquanto os restantes custos serão suportados pelas freguesias. À passagem de poderes e competências corresponderá, obviamente, a respectiva transferência orçamental.

No quadro ou em estreita ligação com esses Gabinetes de Apoio Técnico, funcionarão os Gabinetes Locais de Reabilitação Urbana (*ver Cidade Revitalizada*).

Para além todas as competências estratégicas e políticas centrais, aos serviços centrais caberá a gestão de grandes equipamentos, da rede viária principal, do licenciamento de grandes empreendimentos e de todos os serviços que ganham em economia de escala ao estarem centralizados. Os serviços centrais serão também responsáveis pelo apoio aos gabinetes de apoio técnico, em matérias como o levantamento topográfico, a realização de pequenas obras no espaço público e na informatização da gestão urbanística descentralizada dos serviços de saneamento e instalação de sinalização viária.

A criação dos distritos urbanos deverá ter como critério a sua dimensão demográfica, a contiguidade geográfica, a sua ligação histórica, a dimensão mínima para as suas novas funções.

No caso do Distritos Urbanos que resultem de agregação de freguesias, os presidentes das juntas envolvidas elegerão um órgão executivo/gestor. Os presidentes de junta continuarão a ter assento na Assembleia Municipal, não perdendo nenhum dos actuais direitos políticos. Esta solução obriga a ter mais presidentes de junta a tempo inteiro, o que passa a ser possível pelo reforço orçamental que ela permite.

Apesar do agrupamento de freguesias em distritos urbanos ser voluntária, avançamos com uma proposta de possível divisão da cidade em 12 distritos urbanos. Três correspondem a freguesias já existentes: Benfica, Marvila e Santa Maria dos Olivais. As restantes nove seriam: Carnide (São Domingues de Benfica e Carnide); Avenidas Novas (Campo Grande, São João de Brito, Nossa Senhora de Fátima, Alvalade e São João de Deus); São Sebastião e Arroios (São Jorge de Arroios, São Sebastião da Pedreira, Anjos, Pena e Coração de Jesus); Lumiar (Lumiar, Ameixoeira e Charneca); Zona Ocidental (Ajuda, São Francisco Xavier, Santa Maria de Belém e Alcântara); Campo de Ourique e Campolide (Campolide, Santa Isabel e Santo Contestável); Lapa e Bairro Alto (Prazeres, Lapa, Santos, São Mamede, São José, Mercês, Santa Catarina, Encarnação e São Paulo); Baixa e Castelo (Sacramento, Mártires, Madalena, Santa Justa, São Nicolau, Castelo, Graça, Santa Engrácia, Santiago, Santo Estêvão, São Cristóvão e São Lourenço, São Miguel, São Vicente de Fora, Sé e Socorro); e Zona Oriental (Beato, Penha de França, São João e Alto Pina).

Com esta divisão, todos os distritos urbanos ficam com uma dimensão entre os 30 e os 50 mil habitantes, o suficiente para a transferência de poderes e competências que é proposta.

Como critério, teve-se em conta as características socioculturais, as barreiras naturais e viárias, a demografia e as necessidades logísticas. Esta divisão não é mais do que uma proposta, aberta à própria vontade das freguesias, mas pode ser um bom ponto de partida para a compreensão do que venham a ser os distritos urbanos.

Horários alargados: o utilizador está primeiro

Alterar todos os horários de funcionamento das instituições culturais e artísticas que dependem da Câmara. As bibliotecas, os museus, os espaços de experimentação criativa, a Bedoteca, a Videoteca, a casa Fernando Pessoa, os Museus, as galerias passarão a ter novos horários de funcionamento – sem esquecer a optimização dos recursos – que contemplem horários nocturnos e fins-de-semana. Esta medida estender-se-á aos serviços municipais de atendimento e reclamação no âmbito da reforma administrativa do município e será de implantação progressiva.

Criação do Provedor do Município

Lisboa passará a ter um Provedor do Município eleito por maioria qualificada na Assembleia Municipal e com poderes efectivos de actuação. O Provedor terá instalações, serviços de apoio e dedicação exclusiva. E os serviços municipais terão obrigação de responder aos seus quesitos no prazo máximo de 30 dias.

O Provedor do Município reunirá quinzenalmente com o Presidente da Câmara para acelerar os processos mais problemáticos que lhe sejam colocados pelos cidadãos. Com estes meios, o Provedor será um instrumento de cidadania urbana como Lisboa nunca teve.

O perfil de Provedor que sustentamos não é o de um amigo da maioria, mas alguém com formação e provas dadas na defesa dos direitos urbanos em Lisboa. Uma Câmara, mesmo a melhor, precisa de ser apertada e fiscalizada e os cidadãos precisam de alguém sem receio de se bater pelos casos que considere justos e urgentes.

4. Uma Câmara mais democrática

Um aspecto essencial do planeamento da cidade de Lisboa é a participação dos habitantes na sua gestão, em diversos níveis e de variados modos. A democracia representativa não deve excluir a participação dos cidadãos nos assuntos que lhes dizem respeito e nas decisões que os afectem.

Continuamos sem os hábitos de intervenção registados noutros países, verificando-se no dia a dia abusos de autoridade que afectam os cidadãos, e só a pouco e pouco as reacções surgem.

Muito pouco foi feito. Foi por proposta do Bloco que se conseguiram reuniões descentralizadas da Câmara para ouvir e responder aos munícipes.

Em todas as acções camarárias, houve por parte desta administração uma constante: a de considerar os habitantes de Lisboa como meros receptáculos da publicidade às decisões da administração municipal. Dever-se-á, por isso, promover uma avaliação isenta daquilo que foi feito ao nível da auscultação da população de Lisboa acerca da acção da Câmara, a fim de assegurar que tal auscultação não seja um exercício meramente formal.

Defendemos uma democracia participada pelos cidadãos e pelas organizações.

Criação de um Fórum Municipal

Defendemos a criação de um Fórum Municipal, onde tenham assento os parceiros sociais, sejam eles organizações temáticas (com destaque para as que trabalham na área do património e ambiente), sejam organizações de moradores, IPSS's ou cooperativas. Este Fórum é, na realidade, uma rede de fóruns temáticos que podem ser permanentes ou criados para a discussão e acompanhamento de documentos estratégicos e do Orçamento. Ele retoma e amplia as funções para que foi pensado o Conselho Municipal do Plano Estratégico. O Fórum Municipal é criado tendo em conta o papel fundamental que a Conferência do Rio de Janeiro deu ao poder local, que fez nascer o conceito da Agenda 21 Local. Pretende-se que haja, em todas as decisões, uma responsabilidade partilhada. O Fórum terá capacidade consultiva mas também propositiva.

Comprometeremos Lisboa com o cumprimento da Carta de Aalborg e a Agenda 21.

Criação do Observatório da Cidade

Criaremos um Observatório da Cidade que terá como função monitorizar a qualidade de vida dos seus cidadãos quer com base em indicadores de referência, quer através de consultas à população. Caberá ainda a este Observatório realizar os estudos necessários ao apoio à decisão.

Programa de mandato

A Câmara passará a apresentar à Assembleia Municipal, para aprovação, e ao Fórum, para discussão, no princípio de mandato, não apenas o orçamento para o primeiro ano, mas um programa de mandato para os quatro anos, permitindo a todos os agentes e eleitos ter uma noção de conjunto e reivindicar tendo a informação necessária.

Orçamento Participativo

Os primeiros passos do Orçamento Participativo municipal foram dados por iniciativa do Bloco na Câmara. É preciso aprofundar esse caminho, ainda muito limitado. Defendemos o aumento das verbas dedicadas ao OP e, para a sua distribuição territorial, um factor de correcção para recuperação das zonas históricas, outro para a promoção da fixação de população jovem e outro para atender à existência de população idosa.

Mandatos mais curtos e mais poder à Assembleia

Por fim, defendemos, como é sabido, que se mude a legislação actual para limitar a duração de mandatos (consideramos muito insuficiente a que festa em vigor) e dar mais competências às Assembleias Municipais. Estas devem ir no sentido de se aproximarem de parlamentos de cidades.

5. Uma defesa incondicional dos direitos dos consumidores e dos direitos de cidadania

Entre os direitos de cidadania sobressaem os direitos e interesses dos consumidores e dos utentes de serviços públicos. A protecção e a defesa dos direitos e interesses dos consumidores deve ter carácter horizontal, ou seja, deve estar transversalmente presente em todas as restantes políticas. Numa política de proximidade como deve ser a política local, a defesa, a protecção, mas também a participação e representação dos consumidores deve estar na primeira linha das preocupações do executivo autárquico.

Entre os domínios principais sobre que estas preocupações devem incidir, destacam-se:

- **a informação** aos munícipes quanto aos seus direitos enquanto consumidores e utentes de serviços, designadamente aos serviços municipalizados;
- **a educação** dos munícipes para um consumo duradouro e sustentável;
- **a participação** dos munícipes nas políticas que directa ou indirectamente lhes interessam enquanto consumidores;
- **a representação** dos consumidores nas estruturas decisoras municipais;
- a garantia de acesso a um sistema de **resolução de conflitos** de consumo eficaz, rápido e não dispendioso.

Entre as principais acções a desenvolver, destacam-se:

- a) Articular a acção ao nível local com a actuação do Instituto do Consumidor (IC) e a Inspeção das Actividades Económicas (IGAE) a nível nacional;

- b) Incentivar o diálogo com as organizações e associações representativas dos interesses dos consumidores e dos utentes em particular dos serviços públicos municipais;
- c) Alargar a implantação de Centros de Informação ao Consumidor (CIAC's), ao nível das juntas de freguesia, apoiados por uma plataforma “one line”;
- d) Criar novos processos de recolha de sugestões e alargar as formas de reclamação dos munícipes;
- e) Introduzir nas “Lojas dos Cidadãos” um acesso não burocrático aos serviços camarários;
- f) Melhorar o acesso e o desempenho dos serviços públicos municipalizados;
- g) Negociar com os parceiros sociais, a redefinição e o redimensionamento do Centro de Arbitragem de Conflitos de Consumo e reformular as competências do seu Tribunal Arbitral;
- h) Avaliar com o Ministério da Justiça a utilidade da implantação de novos Julgados de Paz na cidade de Lisboa;
- i) Apoiar a criação de sistemas de mediação e de resolução de conflitos nas áreas que directa ou indirectamente se relacionem com o âmbito das competências autárquicas;
- j) Desenvolver, em colaboração com as associações de consumidores e utentes, acções de prevenção e acompanhamento do sobre endividamento;

- k) Colaborar intimamente com as estruturas nacionais relativas à segurança alimentar, à saúde pública, à regulação da publicidade, à defesa dos mais idosos e à protecção das crianças e dos adolescentes;
- l) Promover, em parceria com associações de consumidores de acções de sensibilização e de formação no domínio do direito do consumo;
- m) Apoiar e colaborar em acções educativas nos domínios do consumo, da segurança alimentar e da saúde pública, em cooperação com as organizações e associações representativas dos consumidores;
- n) Criar uma “loja-escola” de consumo com o objectivo de ensinar a negociar as transacções de bens e serviços, designadamente através do comércio electrónico e das vendas à distância e transfronteiras;
- o) Reforçar as condições de segurança dos consumidores e dos utentes de serviços públicos municipais, com especial incidência na segurança infantil e dos idosos nos espaços públicos;
- p) Repensar e redefinir as reais necessidades dos utentes de serviços públicos municipais, em especial no sector dos transportes e na utilização dos espaços públicos;
- q) Desburocratizar os serviços camarários em termos de acesso, de funcionamento e da celeridade e transparência das decisões;
- r) Garantir o tratamento igualitário de todos os utentes de serviços públicos municipais, sem discriminações em razão do sexo, da raça ou da origem social;
- s) Desenvolver a utilização dos meios electrónicos para a informação e educação e a defesa dos consumidores;

- t) Desenvolver os mecanismos da petição, da representação, da queixa e da reclamação ou impugnação;
- u) Tornar mais efectivos os mecanismos da acção popular e das acções colectivas, estruturando e institucionalizando o seu funcionamento como elemento fundamental da defesa dos interesses colectivos e difusos;
- v) Desenvolver o papel das organizações de moradores, tornando-as parte institucional da defesa dos cidadãos e, em particular, dos seus interesses nos domínios da habitação, do consumo, da cultura, da diversão, do ordenamento urbano, dos transportes e dos serviços públicos municipais;
- w) Criar sistemas de proximidade para a protecção contra os acidentes e a violência doméstica, acompanhamento, transporte, assistência no lar e internamento de idosos, e ocupação de tempos livres de crianças e jovens;
- x) Garantir a aplicação rigorosa das disposições sobre a segurança na construção urbana e as garantias relativas aos imóveis;
- y) Assumir a efectiva responsabilidade pelos danos e prejuízos causados aos consumidores e utentes nas suas relações com os serviços públicos municipais em geral e no espaço urbano da sua competência;
- z) Colaborar activamente na divulgação e implementação do sistema RAPEX para detecção e eliminação de todos os bens ou serviços que constituam um risco grave para a saúde e a segurança dos consumidores;
- aa) Garantir a segurança das vias e estradas da sua competência (qualidade do piso, passeios, traçado, etc..) colaborando e promovendo acções de prevenção rodoviária e de respeito pelas normas de condução e de circulação de viaturas e de peões;

- bb) Desenvolver um programa de seguros de natureza social para protecção dos consumidores nas suas relações com os profissionais, fornecedores de bens e serviços;
- cc) Garantir, com a colaboração da IGAE, uma efectiva fiscalização do mercado de bens e serviços para garantia da efectiva concorrência e da aplicação da regulamentação, em prol da diversidade da qualidade e da segurança de bens e serviços.



Capítulo V

Cidade Metropolitana

V

A Cidade Metropolitana

Olhemos agora para o espaço da cidade e para o modo como ele se tem movido. Em poucas décadas, Lisboa fez-se metropolitana. Nessa transfiguração, foi incapaz de gerir o peso da sua capitalidade e simultaneamente se expandir de forma equilibrada. Lisboa concentrou trabalho e expulsou habitantes para uma vastíssima periferia de dormitórios.

Lisboa é o principal centro gerador e atrator de mais de 1 milhão de viagens diárias motorizadas dos concelhos integrantes da Margem Norte e da Margem Sul da Área Metropolitana de Lisboa. A essas viagens, acrescem todos os dias 750.000 viagens internas à cidade, o que perfaz um total próximo de 2 milhões de viagens diárias, com Lisboa por território central.

Esta Lisboa não pode continuar a ser o único centro e destino da região. Ela deve fazer prova de humildade e escrever o seu futuro enquanto parte de uma cidade maior que verdadeiramente ainda não existe: a cidade metropolitana.

A obsessão representativa do centralismo repetiu-a o mundo das empresas. Lisboa concentrou o trabalho mais desejado e isso marcou toda a política de investimentos metropolitana. Lisboa precisa de contribuir para um novo equilíbrio metropolitano e reduzir os custos da sua capitalidade.

E Lisboa-concelho deve bater-se por soluções metropolitanas para problemas metropolitanos. Só um planeamento conjunto da estrutura ecológica, de políticas de transportes, de habitação e de infra-estruturas pode garantir qualidade de vida para todos os lisboetas, sejam da margem sul do Tejo, da linha de Cascais, linha de Sintra ou região de Loures/Odivelas/Vila Franca.

Nesse sentido, a Câmara Municipal de Lisboa deve promover a construção efectiva de uma Área Metropolitana, em que a Junta e a Assembleia Metropolitana sejam dotadas de poderes regionais efectivos. As actuais Junta e Assembleia Metropolitana não existem, de facto. A única coisa para que servem é para acrescentar alguma visibilidade à força política maioritária no conjunto das Câmaras da região e, claro, aumentar a despesa pública sem nenhum efeito prático. Para que isso não aconteça, é preciso que, quer um, quer outro daqueles órgãos, passe a ter uma legitimidade política própria.

Enquanto isso não suceder, e porque uma situação de ausência completa de coordenação entre os municípios ribeirinhos do Tejo é uma situação urgente que importa corrigir, articulando todas as entidades que têm capacidade de intervenção sobre a gestão do espaço ribeirinho comum, a Câmara Municipal de Lisboa deverá promover a criação de um Conselho Metropolitano Ribeirinho, que inclua todas as autarquias banhadas pelo Tejo e pela sua foz (Cascais, Oeiras, Lisboa, Loures, Vila Franca, Alcochete, Moita, Montijo, Barreiro, Seixal e Almada), a APL e a administração central.

Esta candidatura defende:

- Uma **cidade-metrópole** inserida na região;
- Umas **Finanças Locais** não dependentes da especulação imobiliária;
- Um **planeamento urbano** integrado e diversificado à escala metropolitana;
- Uma verdadeira **Autoridade Metropolitana de Transportes** a funcionar;
- Um Aeroporto na Portela **complementar** do futuro Novo Aeroporto Internacional de Lisboa;
- **Prioridades** na Alta Velocidade para Lisboa e na travessia ferroviária entre Chelas e Barreiro com desfasamento temporal na entrada em funcionamento do tabuleiro rodoviário.

Finanças locais

Lisboa-concelho deve abandonar o seu peculiar silêncio face ao Poder Central. A capital não se pode administrar em guerra permanente com o Terreiro do Paço. Mas muito menos deve prescindir da própria vontade dos lisboetas para alcançar soluções justas.

Queremos reformas nacionais que dêem condições à Praça do Município para dissociar o direito de propriedade do direito de edificação e libertar-se do colete de forças da especulação imobiliária que condena meia Lisboa ao apodrecimento e a outra metade a preços proibitivos na habitação. A Câmara de Lisboa tem de fazer valer o seu peso político para que estas alterações aconteçam.

Neste contexto, uma nova filosofia para as Finanças Locais é imprescindível para os municípios da Área Metropolitana de Lisboa, que acabe com a sua dependência da especulação imobiliária e assegure uma autonomia financeira que permita o desenvolvimento de verdadeiras políticas municipais.

Esta candidatura defende:

- Re-equacionar os parâmetros de participação das autarquias nas receitas do Estado, aproximando-nos dos níveis europeus, de forma a garantir o desenvolvimento de políticas municipais independentes de interesses lesivos do ordenamento do território e da qualidade de vida das populações;
- Impulsionar uma tributação mais onerosa dos prédios devolutos e dos terrenos expectantes em áreas urbanizáveis;
- Exigir uma alteração da tributação automóvel, de forma a repartir, de maneira mais equilibrada, a tributação da aquisição e a da circulação, assegurando que esta última reverta integralmente para os municípios.

Planeamento urbano à escala metropolitana

Promover um diálogo intermunicipal e iniciativas para a realização duma análise global dos problemas da AML, sem prejuízo da prioridade de resolução dos problemas da própria cidade, não se pretendendo transferi-los para uma escala superior de resolução.

Re-equacionar o planeamento da AML, facultando um balanço actual dos problemas do seu território e da cidade de Lisboa para apoiar decisões de cada município quanto à circulação, estrutura verde e nuclearização urbana.

Contactar as autarquias situadas na continuidade dos sistemas urbanos e ambientais de Lisboa cidade, com problemas comuns, tomando decisões que correspondam às exigências de ambos os lados dos limites administrativos.

Promover a análise cuidada, por parte dos eleitos e população de Lisboa, das propostas para as novas estruturas representativas das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto.

Realizar reuniões a nível de executivos municipais e equipas técnicas para coordenar os objectivos e compatibilizar os sistemas de transportes, estrutura verde e ocupação do solo entre o município de Lisboa e adjacentes, com a participação das populações envolvidas.

Analisar em profundidade a relação da administração autárquica da cidade com os novos órgãos metropolitanos, de acordo com propostas apresentadas na Assembleia da República para a AML, verificando as consequências sob o ponto de vista administrativo e financeiro e suas repercussões no planeamento da cidade.

Criação de um Banco de solos inter-municipal

Criação de um Banco de solos inter-municipal gerido por uma Agência inter-municipal de captação de projectos. Uma tal Agência deverá orientar-se para a definição e promoção de projectos estratégicos para o desenvolvimento da Área Metropolitana de Lisboa, encarados numa lógica de integração metropolitana e não numa perspectiva concorrencial entre municípios duma mesma região, tal como se tem continuado a fazer na região, gerando enormes desperdícios, subaproveitamento de equipamentos e de infra-estruturas e ineficiências produtivas.

Um Conselho Metropolitano da Zona Ribeirinha do Tejo

A frente ribeirinha deve, de imediato, passar a ser olhada como um parque metropolitano, incluindo as duas margens, a Costa da Caparica e as praias da linha do Estoril. A pressão de construção nos dois lados do rio exige um consenso metropolitano nesta matéria. Um consenso que olhe para este parque não apenas como um negócio, mas como um lugar de lazer (não apostando apenas nos bares de moda imprevisível), como um lugar de trabalho (mantendo e reforçando a valência portuária mas apostando também em empresas modernas e na pequena actividade piscatória) e de comunicação (desenvolvendo mais os transportes fluviais).

Para que isto aconteça a Administração do Porto de Lisboa (APL) deve passar a administrar exclusivamente as zonas portuárias. Não faz sentido que a APL se ocupe do que apenas às cidades respeita. O “resto”, enquanto a Junta e a Assembleia Metropolitana de Lisboa não tiverem poderes regionais efectivos, deve ser directamente administrado pelos municípios e coordenado por um Conselho Metropolitano ribeirinho que inclua todas as autarquias banhadas pelo Tejo e pela sua foz (Cascais, Oeiras, Lisboa, Loures, Vila Franca, Alcochete, Moita, Montijo, Barreiro, Seixal e Almada), a APL e a administração central.

Erguer a Área Metropolitana de Lisboa

Defendemos que a regionalização deve avançar durante a presente Legislatura, com a criação de uma nova Junta e Assembleia Metropolitanas para Lisboa. Deverão ser eleitas directamente no universo dos vários concelhos que constituem a AML, terem competências supra municipais, próprias e transversais, e actuarem em áreas como o comércio grossista, a saúde, o ambiente, a educação e o desporto. Para os transportes, deverá ser potenciada a Autoridade Metropolitana de Transportes, já criada, mas sem qualquer desempenho relevante.

Uma verdadeira Autoridade Metropolitana de Transportes

Pôr a funcionar de facto uma Autoridade Metropolitana de Transportes (AMT) para agarrar de vez o planeamento integrado dos sistemas de transportes e de mobilidade da região. E para articular as políticas de transportes da cidade e da região. A Autoridade Metropolitana de Transportes deve ter poderes reais no planeamento integrado dos vários sistemas de transportes e, em especial, dos investimentos na região, na definição de Planos de Mobilidade para a região e para os respectivos concelhos, na concessão de serviços de transporte que devem passar a ser contratualizados com os diferentes operadores, segundo objectivos a atingir (frequências, horários, percursos, etc), níveis de qualidade a satisfazer e esquemas de co-financiamento a estabelecer, e assegurar a simplificação e integração tarifária entre todos os operadores da região, seguindo um esquema geral da criação de bilhetes e passes sociais multi-modais, a nível metropolitano.

A multi-modalidade, ao garantir a integração do estacionamento no próprio título de transporte que for adquirido, será, desta forma, uma das alavancas principais para uma política de mobilidade sustentável e para o desincentivo ao uso e abuso do transporte individual na cidade e na região.

Em relação aos modelos possíveis de financiamento, embora se trate de competência legislativa da Assembleia da República e do Governo, a Câmara deverá defender a perspectiva de consignar para o financiamento da AMT-AML uma parte das

receitas do Imposto sobre os Produtos Petrolíferos, obtidas através da venda de combustíveis na região de Lisboa, e uma parte das receitas cobrados com o estacionamento público ou privado, na cidade e na região.

Aeroporto da Portela complementar ao Novo Aeroporto Internacional de Lisboa

Tem sido apresentada como “inevitável” a futura construção de um novo Aeroporto Internacional de Lisboa, face ao crescimento observado e previsional do tráfego de passageiros no aeroporto da Portela. As obras previstas para os próximos 3 anos para a Portela permitirão aumentar a sua capacidade para cerca de 15 milhões de passageiros/ano. E a confirmar-se, no futuro, um crescimento médio semelhante a + 4,3% de média que se tem vindo a registar este ano, é certo que o actual aeroporto da Portela deixará de poder corresponder às necessidades num período de 10-12 anos (2015-2017).

Por isso, justificar-se-á a decisão de construção de um novo Aeroporto Internacional, o qual, qualquer que seja a sua localização, deve ser articulado com as restantes redes de transporte, nomeadamente as redes rodoviária e ferroviária, e, em particular, a alta velocidade.

Mas para além desta questão, existe uma outra, igualmente importantíssima para a cidade: é que, na opinião desta candidatura, o actual aeroporto da Portela não deve ser encerrado e deve funcionar em complementaridade com o Novo Aeroporto Internacional de Lisboa (NAIL), a exemplo do que acontece com várias outras capitais europeias (Londres, Paris, Milão, etc).

Isto porque, embora se deva ter em atenção algumas limitações resultantes da minimização de alguns impactes ambientais que o funcionamento do aeroporto acarreta (especialmente ao nível do ruído), a verdade é que a manutenção da Portela permitirá “valorizar” umas das suas grandes mais valias: a sua proximidade em relação ao centro de Lisboa e a boa ligação com a rede de transportes da cidade. Este facto transformou a região da grande Lisboa no principal destino turístico

português, o que condicionará um eventual fecho total da Portela, dadas as consequências negativas para a economia local e, conseqüentemente, nacional.

O NAIL terá assim a capacidade de poder reforçar Lisboa como uma plataforma aeroportuária de rotação na Europa para o tráfego do Atlântico Sul e para África, podendo oferecer uma capacidade futura de tráfego até cerca de 45 milhões de passageiros/ano. Para isso, será determinante manter o controlo efectivo da companhia aérea de bandeira para que esta possa ser o principal intérprete dessa estratégia aeroportuária (a exemplo do que acontece com a *British Airways*, em Inglaterra, com a *Air France*, em França ou com a *Ibéria*, em Espanha) e o principal suporte dessa procura de transporte.

A complementaridade entre as duas infra-estruturas é possível, desejável e necessária exigindo que as obras previstas para o aeroporto da Portela resultem num aumento efectivo de capacidade, quer em termos de instalações terminais de passageiros e carga, quer em termos de placa/estacionamento de aviões. O próximo aproveitamento civil das instalações militares de Figo Maduro (incluído no Plano de Desenvolvimento da Portela) permitirá aumentar o estacionamento de aviões para um total de cerca de 60 lugares (+ 53% de capacidade, para um aeroporto que dispõe actualmente de 37 lugares de estacionamento). Por outro lado, não se pode ignorar que a entrada em funcionamento, prevista para 2012, da linha ferroviária de Alta Velocidade Lisboa-Madrid, terá impacto no abrandamento da procura total no tráfego aéreo internacional (actualmente, efectuam-se 10 voos diários Lisboa-Madrid).

A manutenção do aeroporto da Portela e a sua gestão complementar com o NAIL garantirá igualmente que o actual aeroporto não sirva como moeda de troca para a especulação urbanística e para um hipotético “financiamento” público na construção do NAIL. Em primeiro lugar, porque não tem que ser Lisboa a suportar o principal custo da construção de um novo aeroporto internacional, que serve essencialmente o tráfego internacional de passageiros. Depois, porque Lisboa não poderia aceitar que a segunda área pública mais relevante do concelho (depois do parque natural de Monsanto) viesse a ser privatizada em nome de eventuais negócios urbanísticos, em nome do financiamento do NAIL ou para as tradicionais finalidades meramente especulativas.

Assim, corta-se “o mal pela raiz”, mantendo-se em funcionamento uma infra-estrutura que tem uma importância estratégica para a cidade, pois é pública e notória a capacidade de atracção crescente de Lisboa como centro de congressos e grandes fóruns internacionais ou para se incluir nas rotas de embarque/desembarque de grandes paquetes turísticos.

Quanto à localização de um novo aeroporto internacional, que esta candidatura defende que será sempre complementar do da Portela, não é ainda possível tomar uma posição, uma vez que não estão divulgados todos os estudos necessários para o efeito, designadamente os de natureza financeira.

Há, porém, desde já razões que impõem fortes reservas à localização na OTA: por um lado, razões de impacto ambiental, atendendo ao orografia da zona; por outro, os limites de expansão do aeroporto que esse local sempre imporá; e, ainda, as dificuldades inerentes às acessibilidades a Lisboa que essa alternativa implicará.

Prioridades na Alta Velocidade para Lisboa e na travessia ferroviária entre Chelas e Barreiro com desfasamento temporal na entrada em funcionamento do tabuleiro rodoviário

Igual perspectiva de complementaridade tem esta candidatura relativamente à introdução do comboio de Alta Velocidade (AV) em Portugal e em Lisboa, em particular.

A perspectiva de complementaridade justifica-se pela própria natureza deste modo de transporte: ele surge como uma alternativa ao transporte rodoviário e ao transporte aéreo, especialmente nas distâncias interurbanas nacionais de longa distância ou nas ligações entre grandes áreas urbanas internacionais (até cerca de 500 kms). No contexto ibérico, a futura linha AV Lisboa-Madrid será uma oportunidade para Portugal se esta se ligar às Redes TransEuropeias de Transporte (RTE-T) e também para substituir inúmeras viagens que até agora se fazem de avião ou de automóvel e que, no futuro, se farão em comboio de Alta Velocidade. Ganharão as pessoas e a sociedade em geral, porque a alternativa por um modo de transporte



mais rápido, confortável e muito menos poluente, beneficiará a todos. Será por isso desejável que a AV deva passar pelo NAIL.

Será de todo o interesse que Lisboa seja o principal ponto de partidas e chegadas da principal ligação internacional de AV, justificando-se plenamente a construção da nova ponte ferroviária Chelas-Barreiro que assegurará igualmente a ligação ferroviária suburbana entre as duas margens. Porém, a travessia rodoviária incrementará a entrada de automóveis em Lisboa, pelo que se defende o desfasamento temporal da entrada em funcionamento do tabuleiro rodoviário.

20 MEDIDAS PRIORITÁRIAS

20 medidas prioritárias por Lisboa

Lisboa deve promover uma cidade para todos, com elevado índice de vitalidade residencial e onde não haja segregação e bipolarização sócio-territorial. Para assegurar esse objectivo, propõe-se:

1. **requisição temporária de fogos devolutos para reabilitação e colocação no mercado de arrendamento**
2. **criação de uma Bolsa Municipal de Habitação, onde se incluirão os fogos requisitados, destinada a intervir no mercado imobiliário, de forma a favorecer os mercados de arrendamento e de reabilitação, bem como a fixação de jovens**
3. **obrigatoriedade, por inclusão no PDM, de construção de uma quota de 25% de Habitação a Custos Controlados em cada novo loteamento e operação de reabilitação**
4. **criação de um quadro de apoios sociais às famílias desempregadas e em risco**
5. **não licenciamento de novos condomínios fechados**
6. **proibir a construção na frente ribeirinha que coloque em causa a ligação da cidade ao rio, assim como o sistema de vistas**

Lisboa deve revitalizar o seu centro e atrair população e visitantes. Para assegurar esse objectivo, propõe-se:

- 7. não aumento da área dedicada a grandes superfícies comerciais e criação de um programa municipal de dinamização do comércio tradicional**
- 8. concurso de ideias e debate público para a reabilitação do Terreiro do Paço**
- 9. criação de um grande espaço municipal de espectáculos na zona da Baixa que permita qualidade e preços acessíveis, bem como revitalização daquela área histórica**
- 10. manutenção do aeroporto da Portela como uma estrutura aeroportuária complementar do novo aeroporto internacional**

Lisboa deve mimar uma cultura de proximidade. Para assegurar esse objectivo, propõe-se:

- 11. criação de uma rede municipal de creches e pré-escolar**
- 12. criação de centros de internamento para convalescência, em parceria com outras instituições, que constituam uma retaguarda para os hospitais centrais**

13. instalação imediata de pelo menos duas salas de injeção assistida, que constituam um instrumento privilegiado no combate à toxicod dependência,

Lisboa, amiga do ambiente, não pode ser território de carros e deve defender a sua estrutura ecológica. Para assegurar esse objectivo, propõe-se:

14. integrar o Plano Verde no PDM

15. política integrada de transporte públicos com forte intervenção da AMT, tendo como eixo central a criação de um passe inter-modal tendencialmente gratuito, válido para todas as redes, incluindo o direito ao estacionamento em parques escolhidos para o efeito

16. construção da linha de eléctricos rápidos na frente ribeirinha, primeira de uma rede urbana de eléctricos, ampliação da rede de ciclovias e disponibilização de um sistema de bicicletas partilhadas

17. introdução de taxas a aplicar à entrada de automóveis em zonas situadas dentro do perímetro da cidade

18. desfasar no tempo a entrada em funcionamento da travessia rodoviária na ponte Chelas - Barreiro

Lisboa não pode ser um palco de ineficiência e nepotismo. Para assegurar este objectivo, propõe-se:

19. extinção de 3 empresas municipais (EGEAC, EMEL e SRU), fundindo ainda a EPUL com a GEBALIS, de forma a garantir uma gestão mais racional, transparente e económica dos interesses municipais



20. formação de 12 Distritos Urbanos, com base na associação voluntária de freguesias, que permitam uma gestão estratégica mais próxima e eficiente dos cidadãos