

FÓRUM SANTA MARIA MAIOR – QUE FUTURO PARA O CENTRO HISTÓRICO?

RELATÓRIO DO GRUPO DE REFLEXÃO “MOBILIDADE E ESPAÇO PÚBLICO”

INTRODUÇÃO

Levou-se em consideração o [Debate on-line](#) da 1ª Fase do Fórum, realizado a 17/11/2020 com a participação do especialista em transportes e Engenheiro do IST Mário Alves (moderador), da especialista em geografia de transportes e Professora do ISEG Patrícia Melo e da Arquiteta Paisagista e Professora do ISA Catarina Raposo e cujas conclusões foram as seguintes:

- Largos e praças são as salas de visita e as salas de estar da freguesia;
- Trazer os espaços verdes para as zonas históricas;
- Morar no Centro Histórico exige sacrifícios, mas apresenta vantagens para as novas gerações que vão dispensar o carro;
- Formas criativas de manter a calçada portuguesa. Plano de acessibilidade de Lisboa.
- Valorizar o território que tem mais acessibilidade em transporte público no país.

Importa referir que nesta 2ª Fase do Fórum, o Grupo de Reflexão tentou ir mais longe e aprofundou alguns temas que estão na ordem do dia e que muito têm a ver com o “Futuro do Centro Histórico”, permitindo emitir este documento agregador da nossa reflexão: análise de problemas do passado e sugestões, propostas e ideias para o futuro.

A reflexão teve como ideia principal de trabalho **“O Centro Histórico é um espaço de coabitação e vivência de quem cá reside, de quem cá trabalha e de quem nos visita”** considerando-se que o Centro Histórico engloba o território geográfico da freguesia de Santa Maria Maior, constituída pelos 5 Bairros mais caraterísticos da cidade e também os mais visitados pelos turistas: Chiado, Baixa, Castelo, Mouraria e Alfama. No entanto, esteve sempre presente que muitos dos temas referem-se especificamente à zona geográfica da Baixa Pombalina. Também se levou em consideração que, apesar de ser considerada o “coração da cidade”, a freguesia tem recenseados, presentemente, apenas 9.798 eleitores (Chiado=838, Baixa=2.145, Castelo=735, Mouraria=3.534, Alfama=2.549) estimando-se, contudo, que residam na freguesia mais de 12.500 pessoas.

METODOLOGIA

O Grupo de Reflexão reuniu 5 vezes, via TEAMS, nos dias 21/1, 28/1, 4/2, 11/2 e 18/2 e também trocou emails para aprofundar as suas opiniões sobre os diversos temas.

CONCLUSÕES

O Centro Histórico, durante os últimos anos teve uma ocupação média diária estimada em 250 mil pessoas que levaram, na prática, a assistir-se a vários tipos de agressões no Espaço Público e a alterações

Apesar de, num passado recente, terem surgido os novos espaços [Campo das Cebolas](#) e [Ribeira das Naus](#), e da Junta de Freguesia ter construído parques infantis no Largo de Santo Estêvão e na Rua do Capelão e de ter requalificado totalmente o Jardim do Recolhimento, é notória a falta de espaços ao ar livre com valências familiares. Por isso aguarda-se, com muita expectativa e alguma esperança, a requalificação da [Praça do Martim Moniz](#). É inegável que este espaço tem de ser devolvido às pessoas, com a criação de várias áreas de lazer e fruição, incluindo uma área verde, motivação que levou a uma grande participação na [consulta pública](#) promovida pela edilidade. De notar o papel preponderante da Junta de Freguesia, não só na reversão dos “contentores comerciais” que lá começaram a ser instalados como também na abertura de um processo de envolvimento da população residente com vista à decisão do futuro daquela praça.

Outro aspeto que deverá merecer a maior atenção prende-se com a escassez de árvores nalgumas áreas, pelo que seria aconselhável a plantação de mais árvores num futuro próximo.

Torna-se assim imperativo que o Centro Histórico de Lisboa acompanhe alguns dos seus congéneres europeus, para o que muito contribuirá a implementação dos planos camarários já desenhados que conduzem à restrição do tráfego automóvel, que conduzem a uma diminuição de 250 lugares de estacionamento à superfície, à [construção de ciclovias](#) e a uma maior utilização de bicicletas, pelo que o plano [ZER ABC - Zona de Emissões Reduzidas Avenida Baixa Chiado](#) é muito bem-vindo e contribuirá para uma mudança radical na mobilidade desta zona. Contudo, após ser [retomado](#), este plano deverá ser sofrer adaptações nalguns pormenores, respeitando e acolhendo as propostas e sugestões de quem cá vive e de quem cá trabalha, na sequência das várias reuniões públicas realizadas para o efeito, especialmente dos comerciantes e empresários que temem, no futuro, pela sustentabilidade dos seus negócios, devido à eventual perda de clientes.

Louva-se o plano camarário “[Lisboa Ciclável](#)” e aceita-se com muito agrado que, mês após mês, as [bicicletas](#) sejam um parceiro do nosso dia-a-dia, mas sugere-se que no Centro Histórico as bicicletas devam partilhar a [circulação nos corredores BUS](#) ou mesmo nas vias normais, evitando-se assim a construção das ciclovias já programadas, tendo em consideração a grande redução de tráfego que resultará da aplicação da [ZER ABC](#). Para isso, muito contribuiria a afetação de mais corredores BUS no Centro Histórico.

As bicicletas deverão estacionar ordenadamente em locais apropriados e seguros, tal com as [GIRA](#) da EMEL já o fazem, mas por motivos técnicos específicos. Seria de extrema importância que se aumentasse a oferta de bicicletários (tanto bicicletários simples, como bicicletários seguros para moradores) de forma a assegurar que os moradores dispusessem de bicicletários a uma distância competitiva (quando comparada com a disponibilidade de estacionamento automóvel).

Também assume uma particular preocupação a escassez de oferta das bicicletas GIRA por parte da EMEL, pelo que se assume como urgente que se efetue uma expansão das [estações GIRA](#) que contemplem todos os bairros da freguesia e não apenas o eixo Baixa/Frente Ribeirinha.

Nos bairros históricos, seria aconselhável rever a sinalização para se repor o direito a circular em ambos os sentidos a velocípedes (i.e., manter a restrição de sentido único apenas a trânsito motorizado).

Apesar de se constatar que a velocidade média de circulação automóvel no Centro Histórico não é muito elevada, seria de considerar que toda a freguesia fosse transformada numa “[Zona 30](#)” (com exceção das poucas vias cuja velocidade média não seja facilmente reduzida) até mesmo pela simbologia que essa decisão implicaria no comportamento de todos os seus utilizadores.

Nas ruas que atualmente já têm trânsito reduzido e calmo e em que se observa que, na prática, os peões se encontram, brincam e circulam no centro da via de trânsito, deve ser contemplada a sua conversão para zona de coexistência. Tal deverá ser feito com sinalização clara (não só sinalização vertical, como horizontal) na entrada da zona de coexistência. A partilha das ruas pelos peões não deve ser vista como uma prática clandestina, deve sim ser compreendida e legitimada pela conversão a zona de coexistência.