

POSIÇÃO

Sobre as propostas para intervenção nas Avenidas Atlânticas

Ao longo dos últimos anos, o Bloco de Esquerda vem defendendo uma verdadeira política de mobilidade para a cidade. Uma política capaz de modificar a cultura assente no uso do automóvel individual e de colocar as pessoas e os modos suaves de transporte no centro da mobilidade urbana.

Assim, entre outras propostas, defendeu que o Município do Porto deveria assumir o compromisso de aumentar em 10 vezes a utilização da bicicleta como meio de transporte até 2025, para cerca de 4% das deslocações diárias. E para cumprir esse objetivo, apresentou publicamente um detalhado *Plano para a Mobilidade em Bicicleta no Porto* – um conjunto de 12 medidas com vista à promoção da utilização da bicicleta como meio de transporte urbano competitivo na cidade do Porto.¹

No caso das propostas para a intervenção nas designadas Avenidas Atlânticas do Porto – Avenida do Brasil e Avenida de Montevideu – o Bloco defende que aquela que melhor serve estes objetivos é a proposta C, em particular na sua variante C1.

A proposta C/C1 é a única que permite dotar a ciclovia das necessárias condições de segurança para a circulação em bicicleta – dimensão mínima e distância para os automóveis –, sem que isso seja obtido à custa do espaço pedonal. Pelos mesmos motivos, as propostas A e B não poderão ser aceites, uma vez que implicam uma redução muito significativa do espaço para peões, potenciando, nalguns casos, situações de conflito com a utilização de outros modos suaves de deslocação.

Esta proposta permite ainda operar uma redistribuição do espaço público afeto à circulação automóvel em favor da circulação pedonal e dos modos suaves – um dos objetivos do novo Plano Diretor Municipal do Porto (2021) – contribuindo para uma necessária acalmia do tráfego automóvel nestas vias.

O Município deve também limitar a velocidade nestas avenidas a um máximo de 30km/h e ponderar a elevação das passadeiras para atravessamento de peões. Recorde-se que uma redução na velocidade *máxima* permitida não representa, em regra, uma menor velocidade *média* de circulação do automóvel. E a fluidez do trânsito nestas avenidas deve ser obtida sobretudo através de um correcto dimensionamento das faixas de rodagem existentes – o que a proposta C/C1 prevê –, e de uma mais empenhada fiscalização de situações de estacionamento abusivo.

¹ <https://www.publico.pt/2020/01/23/local/noticia/be-propoe-compromisso-mobilidade-ciclavel-porto-1901496>.

Finalmente, a proposta C/C1 é aquela que reúne a maior preferência entre as participações recebidas (45%), sendo também a que menores custos e tempo de intervenção acarreta para o Município.

Para o Bloco de Esquerda, é ainda urgente a concretização da rede ciclovias e percursos cicláveis anunciada pelo Município em maio de 2020 – numa extensão de mais 35 quilómetros a concretizar até dezembro de 2020 (!) – e a melhoria das condições de segurança da existente. Em particular, não se compreende que a “segurança dos peões” tenha justificado (corretamente) a deslocação da faixa ciclável das Avenidas Atlânticas em 2019, mas continue a ser ignorada nos arruamentos adjacentes (Praça de Gonçalves Zarco, Avenida de Dom Carlos I e Rua do Passeio Alegre), onde esta continua inserida em pleno espaço pedonal. O projeto de intervenção agora em preparação deve, por isso, prever também uma melhoria das condições de segurança nestas faixas cicláveis.

Devem ainda ser consideradas outras sugestões recebidas durante a auscultação pública. Designadamente, uma eventual adaptação das paragens de autocarro para o formato em ‘ilha’, a colocação de novos bicicletários ao longo de todo o percurso, ou a construção de um parque de recreio para cães (p. ex. nos Jardins da Avenida de Montevideu ou Parque Cidade). Deve também retomar-se a experiência de condicionamento do trânsito nestas avenidas aos fins de semana (‘Fins de Semana Sem Carros’), implementada com sucesso durante a pandemia, mas entretanto abandonada pelo Município.

Por fim, o Bloco de Esquerda faz uma avaliação essencialmente positiva deste processo de auscultação. Com 943 participações recebidas e uma sessão pública muito participada, ele mostra que os mecanismos de participação cidadã podem ser alargados com sucesso a outros projetos e decisões sobre o espaço público da cidade.

Porto, 10 de maio de 2022

Pelo Bloco de Esquerda,