



PARECER DA ALAMBI

Sobre a segunda versão do Programa de Acção Territorial da Zona Estratégica de Desenvolvimento de Alenquer–Azambuja (PAT)

1. Comparação com a Versão Original

Na sua primeira versão o PAT era essencialmente um documento de promoção de operações especulativas para a obtenção de mais-valias financeiras através da alteração do uso do solo. Era um documento que subvertia os princípios do ordenamento do território em nome dos quais era elaborado, ao antecipar a aprovação de Planos de Pormenor à revisão do PDM, procurando dessa forma impor desanexações da RAN e da REN como factos consumados. Na segunda versão, os projectos da iniciativa de promotores privados, susceptíveis de gerar maior controvérsia, já não são apresentados, sendo assim favorecida a credibilidade deste documento. As múltiplas referências ao ordenamento do território e à preservação de valores ambientais feitas na versão original, mas que não podiam ser encaradas senão como instrumentos de retórica, face à ocupação proposta de bacias aluvionares e de outros terrenos com características de RAN, adquirem, agora maior consistência.

2. Transparência

NA segunda versão já são apresentadas as plantas de condicionantes, mas continua a ser proposta a ocupação de grandes espaços com urbanizações industriais e urbanizações habitacionais sem que seja feita qualquer referência à tipologia dos solos que vão ser ocupados e a desanexações da RAN ou da REN, nem tão pouco estes são quantificados, apesar de alguns dos Planos de Pormenor incluírem terrenos daquelas tipologias. Trata-se de omissões continuam a não beneficiar a transparência deste processo.

O Parque Tecnológico de Alenquer surge mencionado no Quadro de Projectos do Volume I – Caracterização/Diagnóstico, mas sobre ele não foi elaborada qualquer ficha de dados, ficando omissa qualquer informação respeitante a localização, área abrangida, tipologia de solos a ocupar. Considerando que na versão original a localização deste parque (1813 ha na bacia do rio de Ota e da ribeira do Alvarinho) constituía um dos elementos de controvérsia, esta omissão cria dúvidas legítimas e continua a não beneficiar a transparência do processo.

3. Equilíbrio do Documento

Enquanto a caracterização das estradas ocupa 25 páginas do Volume I – Caracterização/Diagnóstico (28% do total), continua a não ser feita qualquer referência a temas essenciais como os Parques Escolares, Centros de Saúde, Centros de Dia ou Lares para a Terceira Idade, ou Zonas Verdes

Urbanas, revelando assim este PAT uma noção de desenvolvimento pouco preocupada com a promoção da qualidade de vida.

A caracterização das estradas, embora volumosa, também é em si mesma desequilibrada, já que faz referências essencialmente à velocidade de circulação e fluidez de tráfego, sem referir qualquer preocupação com a segurança dos transeuntes nos atravessamentos urbanos, existência de passeios pedonais, sinalização luminosa, bermas para ciclistas...Ou seja, a caracterização deste PAT mostra interesse sobretudo pela circulação do tráfego automóvel, mais se assemelhando ao relatório de um Plano Rodoviário Inter-Municipal, e deixa de fora factores essenciais para a qualidade de vida daqueles que residem e trabalham na área de intervenção.

Ainda assim, quando são analisados os Dados de Tráfego, mais uma vez se regista uma omissão que deita por terra quaisquer conclusões válidas, já que, continua a não haver referências ao tráfego da A10. Considerando que esta via é um eixo essencial para a ligação entre o Norte e o Sul do país, e simultaneamente um acesso a Lisboa, nenhum estudo credível pode ignorar a sua existência no âmbito das ligações regionais.

4. Acessibilidades, Mobilidade e Transportes

A segunda versão do PAT continua a apresentar uma concepção da mobilidade assente essencialmente no transporte individual e a propor um modelo de mobilidade que acentua a dependência dos combustíveis fósseis, sem ter em conta os compromissos nacionais no âmbito do Protocolo de Quioto, nem tão pouco a reformulação do modelo de desenvolvimento que será necessário operar para cumprir os objectivos que são exigidos pelos compromissos internacionais no âmbito da libertação de gases com efeito de estufa.

Há neste documento uma obsessão por mais estradas e auto-estradas, sem ter em conta que Portugal já está entre os países europeus em que é maior a densidade destas vias, e, sem que este factor se tenha traduzido em maior desenvolvimento económico. Pelo contrário, insistir na construção de mais vias de transporte rodoviário só contribuirá para acentuar a dependência energética do nosso país e o peso da incorporação de energias primárias no PIB.

Quando são propostas novas estradas e vias rápidas, não pode ser ignorado o exemplo da A10, uma auto-estrada subutilizada, sobredimensionada, e cuja construção não foi devidamente ponderada. Nem a construção do NAER na Ota, apesar de induzir um aumento de tráfego superior a 1000 veículos por hora, previa a construção de novas vias nacionais ou regionais, mas apenas a ligação da plataforma aeroportuária às vias existentes.

A Alambi propõe que, ao invés de serem construídas mais estradas, vias rápidas e variantes, cujo destino de parte é serem subutilizadas, como a A10, sejam adoptadas medidas com vista a retirar tráfego das estradas, como a aposta nos transportes colectivos; que seja controlado o estacionamento junto das principais vias, como factor essencial para promover a fluidez do tráfego; e que seja realizada uma aposta preferencial na via-férrea como meio de transporte de mercadorias. Problemas pontuais de tráfego, como o atravessamento do Carregado por transportes de mercadorias, podem ser resolvidos através de medidas administrativas, como a supressão das portagens entre o Carregado e Vila Franca de Xira, para este tipo de transportes.

A Alambi propõe igualmente que seja adoptado um modelo de urbanismo que deixe de empurrar as pessoas para as periferias, longe dos locais de trabalho, obrigando-as diariamente a deslocações pendulares, enquanto os grandes centros urbanos são entregues à especulação imobiliária.

5. Sistemas Ambientais, Bacias Aluvionares e Paisagem

É feita uma vasta referência ao valor ecológico das baixas aluvionares das bacias hidrográficas dos rios de Ota e Alenquer e aos aluviões do Tejo, de que é proposta a conservação, mas continuam a ser omitidas as bacias da ribeira do alvarinho e do Rio Grande da Pipa.

Lembramos que a bacia da Ribeira do Alvarinho (paul e aluviões), na versão original do PAT estava, na sua maior parte, integrada na delimitação do Parque Tecnológico de Alenquer, e que, a ausência de qualquer menção que a inclua entre as áreas a preservar, constitui elemento de controvérsia. Do mesmo modo, a omissão de qualquer referência ao curso final do Rio Grande da Pipa e a ausência de qualquer referência aos seus aluviões como espaços a preservar, constitui uma desvalorização que deixa a porta aberta á continuação das pressões especulativas apesar de terem sido retiradas do PAT as ameaças mais imediatas.

Em nosso entender a valorização do conceito de baixa **aluvionar** é incompleto, já que a sua importância não fica apenas a dever-se ao seu valor ecológico, mas também à sua valia agrícola. Estes solos estão entre os mais ricos do país e, são dos poucos solos nacionais que, devido à sua elevada produtividade, podem possibilitar que a agricultura portuguesa seja competitiva em sectores estratégicos, como os cereais. Ora isto nunca é referido. Por outro lado, considerando que apenas 4,5% do território nacional é constituído por solos agrícolas classificados na RAN, a preservação destas bacias aluvionares, para além de valor ecológico, constitui uma reserva estratégica essencial garantir a segurança alimentar nacional. A preservação das baixas aluvionares dos rios Tejo, Ota e Alenquer, mas também as do Rio Grande da Pipa e da ribeira do Alvarinho deve fazer-se porque são um valor ambiental, mas também por serem um valor económico e um valor estratégico.

As menções à paisagem não referem a necessidade de recuperação paisagística das pedreiras, apesar de estas serem as feridas que mais desvalorizam a paisagem. É de referir que existe um Plano Integrado de Recuperação Paisagística das pedreiras, elaborado em 1996, sem que alguma vez tivesse produzido qualquer efeito. Algumas pedreiras foram sujeitas a EIA e todas as pedreiras têm PARP, tendo sido cativadas verbas para a recuperação paisagística, sem que no entanto alguma vez tivesse sido realizada qualquer acção em favor da recuperação destas paisagens degradadas.

6. Novas Urbanizações Industriais

Nos concelhos de Alenquer e Azambuja abundam os terrenos sem valia agrícola ou ambiental, parte dos quais são ocupados por eucaliptos. Muitos destes terrenos estão localizados na área de intervenção do PAT, sendo pois de concluir que não existe escassez de terrenos marginais para a construção de novas urbanizações industriais e actividades afins. Em nosso entender, é nestes espaços que as novas urbanizações industriais devem ser edificadas, e não em solos de tipologia RAN.

Verifica-se igualmente que esses locais são dotados de boas acessibilidades, embora, ainda que assim não fosse, não faltassem as dotações para construir essas vias, como pode ser concluído pela quantidade de acessibilidades propostas.

Os solos de RAN constituírem apenas cerca de 4,5% do território nacional, e devem ser preservados para fins agrícolas. Lembramos o recente choque alimentar de 2007/2008, quando os preços dos cereais, carne e leite subiram para níveis que ninguém previra antes e a fome atingiu mais de uma trintena de países, causando distúrbios sociais em alguns deles. Ficou então demonstrado que os solos

agrícolas mais produtivos constituem uma reserva estratégica essencial para a segurança alimentar das nações, e para a estabilidade social. Na sequência desta escalada de preços, um conjunto de Estados do Golfo Pérsico deficitários em produção alimentar, a que entretanto se juntaram a China, Japão, Egipto, Líbia, Coreia, começaram a comprar e a alugar milhões de hectares de boas terras agrícolas no estrangeiro, desde a Ásia até África, e América do Sul, para garantir a segurança alimentar das suas sociedades. A própria Alemanha também já entrou nesta tendência e compra terras nos países da Europa de Leste, entre os quais a Rússia. Estes países mostram que aprenderam a lição recente da vulnerabilidade dos mercados alimentares. Para os responsáveis nacionais, pelos vistos, o recente choque alimentar não teve qualquer significado; a ameaça das alterações climáticas sobre a produtividade da agricultura, não constitui um problema; nem a nossa profunda dependência alimentar em relação ao estrangeiro é encarada como uma vulnerabilidade. Só isso justifica que a tendência crescente para que os nossos melhores solos constituam sobretudo um meio fácil de realização de mais-valias financeiras através da alteração administrativa ao uso do solo.

7. Quantificação de verbas

Nos projectos da iniciativa da Câmara de Azambuja são quantificadas as verbas a atribuir a cada projecto e designada a sua origem - o que não acontece com a maior parte dos projectos da iniciativa da Câmara de Alenquer. Esta diferença favorece a imagem de Azambuja no profissionalismo com o planeamento das obras que pretende realizar.

8. Incompatibilidades nos Custos e Obras

Designação do Projecto	Volume II – Programa 02.6 Programa de Acção do Oeste mais quatro Municípios da Lezíria do Tejo (tabela das págs. 32, 33)	Volume II – Programa 05. Execução do Plano (quadro 9, págs. 66, 67)
IC11. Pêro Negro /Carregado	44 000 000€	54 000 000€
IC2. Carregado / Venda das Raparigas (Construção, Operação, Manutenção)	28 000 000€	151 000 000€
EN3. Vila Nova da Rainha / Santarém	35 000€	350 000€

Continuam a verifica-se na segunda versão diferenças substanciais nos custos de algumas obras em duas tabelas distintas. Embora a diferença de custos de beneficiação da EN3 possam ser explicados por falta de atenção no preenchimento da tabela e revisão do texto e, a diferença de custos do IC11 possa explicar-se também por idêntico motivo, resta explicar a diferença de custos para o IC2, quando atribuídos ao Programa de Acção para o Oeste e quando incluídos no programa de execução do PAT. A confirmar-se a verba prevista no Programa (151 milhões), então, cerca de metade das verbas do PAT são gastas só com esta via.

9. Conclusão

- A versão original do PAT visava essencialmente a promoção da especulação imobiliária através da alteração do uso do solo, mas, a segunda versão, ao deixar de fora os projectos mais controversos da iniciativa de promotores privados, favorece a credibilidade do documento.
- A segunda versão continua no entanto a não ser inteiramente transparente, ao omitir qualquer referência a desanexações da RAN e REN e ao não quantificar essas áreas nem mencionar os projectos que delas beneficiam.
- Nesta versão, o PAT continua a ser um documento desequilibrado, já que continua a centrado sobretudo em problemas de tráfego rodoviário, sem formular quaisquer propostas sobre outras infra-estruturas essenciais para o ordenamento do território e a qualidade de vida das populações, como escolas, centros de saúde, lares e centros de dia, zonas verdes urbanas ou novos espaços culturais.
- A obsessão pelo tráfego rodoviária revelada no documento, mostra uma concepção da mobilidade que se limita a propor a construção de mais e mais estradas, sem apresentar outras alternativas de mobilidade nem tão pouco ter em conta que Portugal já é um dos países da Europa com maior densidade de vias rodoviárias. Apesar da obsessão pela rodovia, a A10 não é sequer mencionada no levantamento rodoviário que caracteriza a situação de referência.
- O PAT refere a necessidade de preservar as bacias aluvionares, mas esquece o Rio Grande da Pipa, e a ribeira do Alvarinho, mantendo deste modo a porta aberta à continuação das pressões especulativas sobre estes aluviões. Refere igualmente a necessidade de promover a preservação da paisagem, mas omite qualquer referência à degradação paisagística provocada pelas pedreiras e nada propõem para a sua recuperação.

Alenquer, 1 de Maio de 2010

A Direcção da Alambi