Grupo do Partido Social Democrata
Assembleia de Freguesia do Lumiar

18.ª Reunião ordinária da Assembleia de Freguesia do Lumiar do Quadriénio 2021-2025

Moção N.º __ Nó do Lumiar - melhoria do ambiente e da qualidade de vida no Lumiar

A freguesia do Lumiar enfrenta diariamente problemas graves de trânsito devido ao tráfego de atravessamento na Calçada de Carriche e na Av. Padre Cruz, prejudicando significativamente o ambiente e a qualidade de vida. Este tráfego cria barreiras entre zonas da freguesia, provoca engarrafamentos e dificulta o acesso de moradores e visitantes aos serviços, à estação de Metro do Lumiar e ao património histórico e cultural local, incluindo o Paço do Lumiar, a Igreja de São João Baptista, o Parque Botânico do Monteiro-Mor, o Museu do Traje e o Museu Nacional do Teatro e da Dança.

Neste sentido, a Assembleia de Freguesia do Lumiar, reunida em sessão ordinária no dia 24 de setembro de 2025, propõe à Câmara Municipal de Lisboa que:

Desenvolva e implemente, no próximo mandato um projeto de desnivelamento do Nó do Lumiar, enterrando a ligação da Calçada de Carriche à Av. Padre Cruz (conforme anexo), finalizando a obra no prazo de sete anos.

A solução vai permitir: i) reduzir o tráfego de atravessamento nas ruas residenciais da freguesia, ii) melhorar o acesso pedonal e rodoviário ao centro do Lumiar e iii) valorizar o património classificado e os equipamentos culturais da área.

Importa sublinhar que a obra proposta não implicará um aumento relevante o número de carros que diariamente entram em Lisboa, por duas razões:

Primeira: as entradas rodoviárias em Lisboa estão todas ligadas entre si, pelo que o efeito global na melhoria do conjunto dos acessos seria mínimo; e,

Segunda: os principais desincentivos à entrada de carros em Lisboa, que são as restrições ao estacionamento e o congestionamento do tráfego no interior da cidade, não seriam alterados por esta obra.

Mais delibera sobre esta proposta:

(i) enviar ao Presidente da Câmara Municipal de Lisboa e à Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa e a todos os grupos políticos representados;

(ii) divulgar nos locais habituais, no Boletim e sítio web da Junta de Freguesia;

(iii) juntar à Ata desta sessão.

Lumiar, 24 de Setembro de 2025

Os proponentes eleitos do PSD

Camila Botão

Marta Santos Vieira

Paulo Guerra

Pedro Monteiro

Maria Emília Apolinário

Os subscritores eleitos do CDS: Bernardo Correia d'Oliveira, Eduardo Lago Barroso, João Freire de Andrade e Maria Clara Ferreira da Silva; e, o eleito do CHEGA: João Condesso, associam-se à presente moção.

Anexo

Desnivelamento da entrada em Lisboa pela Calçada de Carriche e Av. Padre Cruz

Resumo

Apresenta-se uma proposta para resolver os graves problemas ambientais e de congestionamento do tráfego rodoviário no Lumiar, de forma que a freguesia possa ser um local melhor para viver e trabalhar com qualidade. A proposta consiste no desnivelamento do tráfego rodoviário de passagem na zona de ligação da Calçada de Carriche à Av. Padre Cruz e o rearranjo viário e urbanístico da zona. A obra proposta teria efeitos muito positivos na mobilidade, no ambiente e na economia do Lumiar e não teria efeitos negativos relevantes na mobilidade e no ambiente no resto da cidade, pois restringir as entradas para que entrem menos carros em Lisboa só seria eficiente se se aplicasse simultaneamente a todas, porque as diferentes entradas na cidade estão ligadas entre si. A mobilidade e o ambiente na cidade podem e devem ser substancialmente melhorados com políticas de mobilidade e estacionamento adequadas, que passariam pelo i) desincentivo selectivo à entrada de automóveis na cidade por via de políticas tarifárias e regulatórias relativas ao estacionamento e ii) melhorias qualitativas e quantitativas no sistema de transportes públicos da Área Metropolitana de Lisboa, em particular na ligação do centro às periferias.
Propõe-se a realização da obra nos próximos 7 anos, de uma forma compatível com os recursos da Câmara Municipal de Lisboa.

1 – Enquadramento

Há cerca de 50 anos foram efectuadas as obras da entrada rodoviária em Lisboa pela Calçada de Carriche e Av. Padre Cruz, melhorando significativamente esta entrada em Lisboa e trazendo grandes benefícios à mobilidade e à economia da cidade e da região de Lisboa. No entanto esta obra também trouxe um inconveniente relevante: dividiu a freguesia do Lumiar em duas partes, a oeste e a leste da nova via de grande tráfego constituída pela Calçada de Carriche e Av. Padre Cruz, estabelecendo uma barreira que dificultou a ligação entre ambas as partes da freguesia. A figura 1 mostra uma fotografia da época, em que as construções que se veêm ao centro tiveram de ser demolidas para dar passagem à nova via, cuja construção e separador central são visíveis na

fotografia. Também dividiu o que é hoje a Zona Especial de Proteção e o conjunto Classificado do Paço do Lumiar (classificado como conjunto de interesse público (CIP) pela Portaria n.º 644/2012, publicada no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 212, de 2 de novembro), que na proximidade da Av. Padre Cruz inclui do lado poente a Igreja de São João Baptista, o Parque Botânico do Monteiro-Mor, o Museu do Traje e o Museu Nacional do Teatro e da Dança, e do lado nascente a zona antiga da Rua do Lumiar, como se mostra na figura 2.

A barreira assim criada dificultou e alterou uma vivência local, que envolvia ambos os lados da freguesia, até então uma única entidade social e económica.

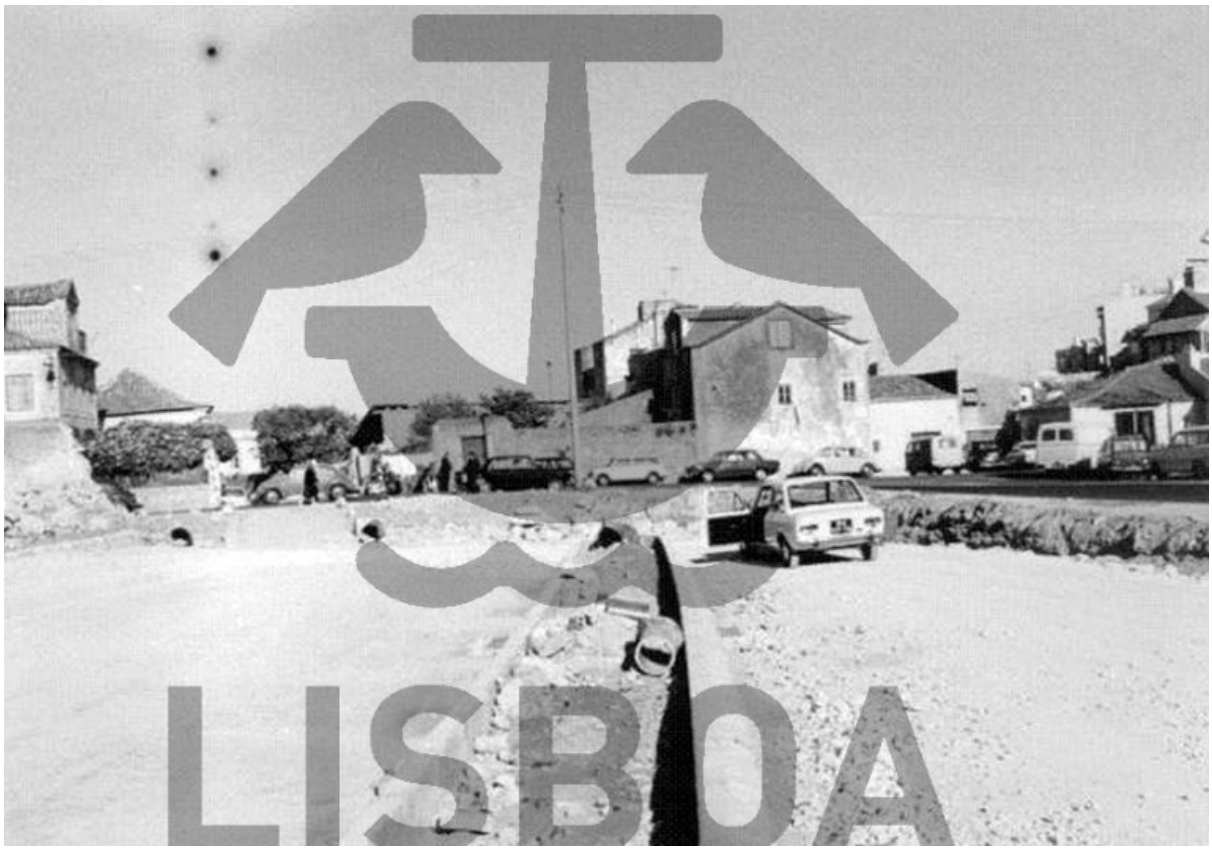


Figura 1 – Vista de Sul para Norte da entrada em Lisboa na ligação da Calçada de Carriche à Av. Padre Cruz (retirada de https://arquivomunicipal3.cm-lisboa.pt/X-arqWEB/Result.aspx?id=281927&type=PCD, em 7 de Dezembro de 2024)

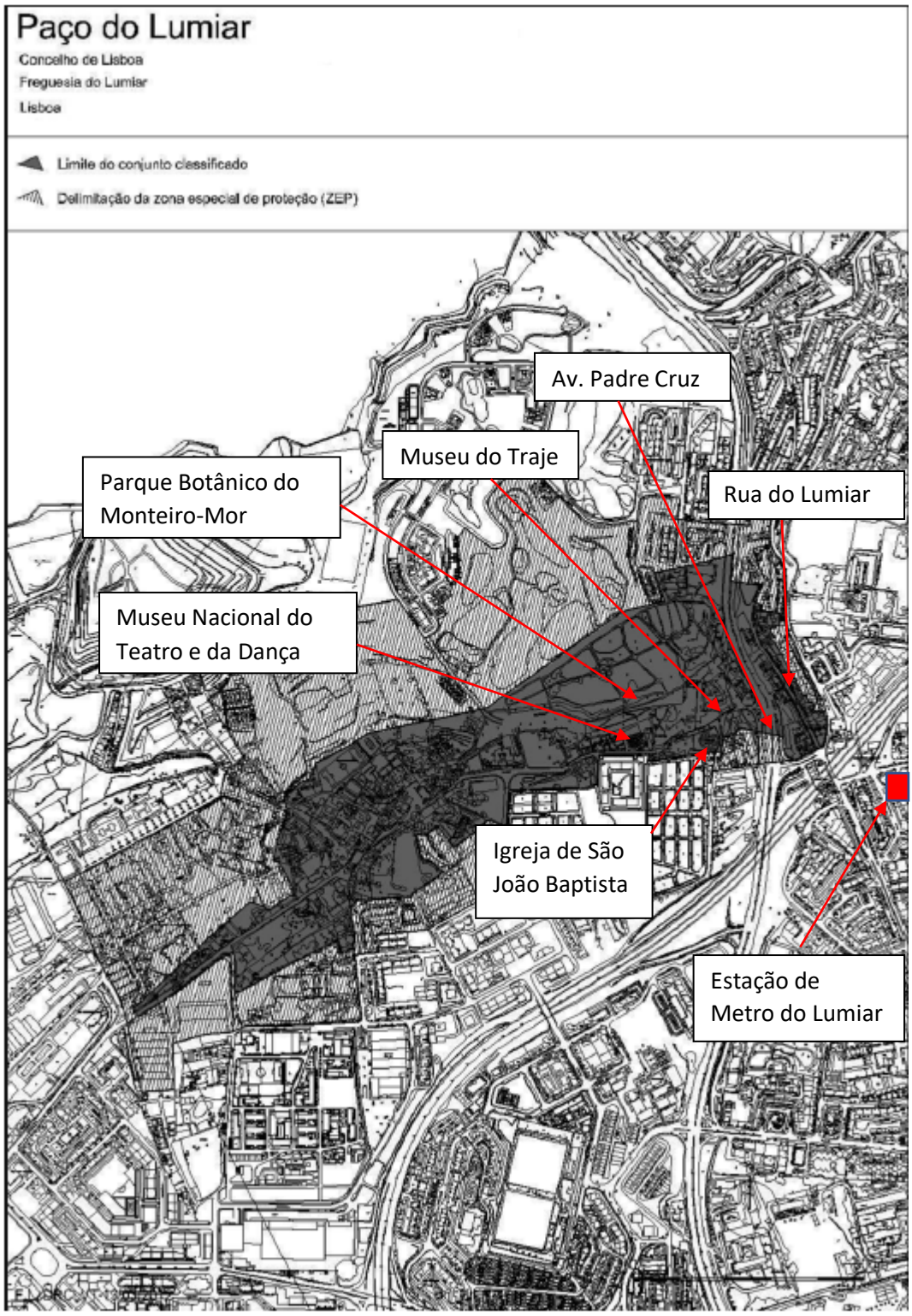


Figura 2 – Planta da zona Classificada do Paço do Lumiar (planta retirada da Portaria n.º 740-DZ/2012, Diário da República, 2.ª série—N.º 248—24 de dezembro de 2012, pag. 89)

2 – Agravamento das consequências ao longo do tempo

2.1 – Para a vida diária das populações

Com o passar dos anos, o tráfego rodoviário, associado ao desenvolvimento urbano de Odivelas, Loures e outros concelhos servidos pela nova via nas suas ligações a Lisboa, aumentou muito fortemente, aumentando significativamente esse efeito de barreira. A Av. Padre Cruz também é muito utilizada pelos residentes das freguesias do Lumiar e Santa Clara no acesso ao centro de Lisboa. Por exemplo, o trânsito proveniente da estrada do Lumiar ou da Rua Prof. Manuel Valadares e oriundo das zonas adjacentes a estas, e que procura o acesso à Av. Padre Cruz nas deslocações para o centro de Lisboa, cruza o tráfego de passagem na zona da ligação da Av. Padre Cruz à Calçada de Carriche, que assim exerce um efeito de barreira sobre o trânsito local. Estas zonas estão identificadas na figura 3 e os resultados da situação descrita documentam-se na figura 4, que mostra engarrafamentos na zona de cruzamento do trânsito local com a Av. Padre Cruz, ao fim da tarde, e na figura 5, que mostra o trânsito de manhã completamente engarrafado na rua Prof Manuel Valadares em direção à Av. Padre Cruz e Alameda das Linhas de Torres. Esta fotografia foi tirada com obras a decorrer, que mantiveram fechado o acesso à Alta de Lisboa pela rua António Tabucchi, cuja abertura futura ainda agravará mais o problema, pois aumentará o tráfego na rua Prof. Manuel Valadares.

Figura 3 – Identificação de zonas de tráfego local engarrafado devido ao efeito de barreira

Figura 4 – Engarrafamentos na zona da obra proposta, tiradas em Maio de 2025, por volta das 18h30m (a figura da direita indica a orientação e local de onde cada fotografia foi tirada)

Figura 5 – Engarrafamento matinal na rua Prof. Manuel Valadares em direção à Av. Padre Cruz e Alameda das Linhas de Torres

Qualquer alternativa de nível nesta zona, por exemplo com uma rotunda maior em que se misturasse o tráfego de local e o de passagem, talvez atenuasse ligeiramente o problema, mas não o resolveria, dados os elevadíssimos volumes do tráfego de passagem (mais de 30 000 veículos por dia, concentrados em poucas horas, em cada sentido) e acabaria por ser um desperdício de recursos.

A procura de alternativas no acesso à Av. Padre Cruz provoca também engarrafamentos em outras zonas da freguesia do Lumiar, como por exemplo na Av. Rainha D. Amélia (localização identificada na figura 3). É através desta que os residentes nas zonas da freguesia a nascente da Alameda das Linhas de Torres, nomeadamente na Alta de Lisboa, também podem aceder à Av. Padre Cruz nas deslocações para o centro de Lisboa, afectando assim o trânsito local e vivências locais na própria freguesia. A figura 6 mostra uma fotografia da Av Rainha D. Amélia junto à Av Padre Cruz tirada pouco depois das 8 horas da manhã. Verifica-se assim que os congestionamentos na zona indicada provocam congestionamentos noutras zonas da freguesia, adjacentes ou usadas como acesso a estas.

Figura 6 – Engarrafamento matinal no topo da Av rainha D Amélia, junto à Av Padre Cruz

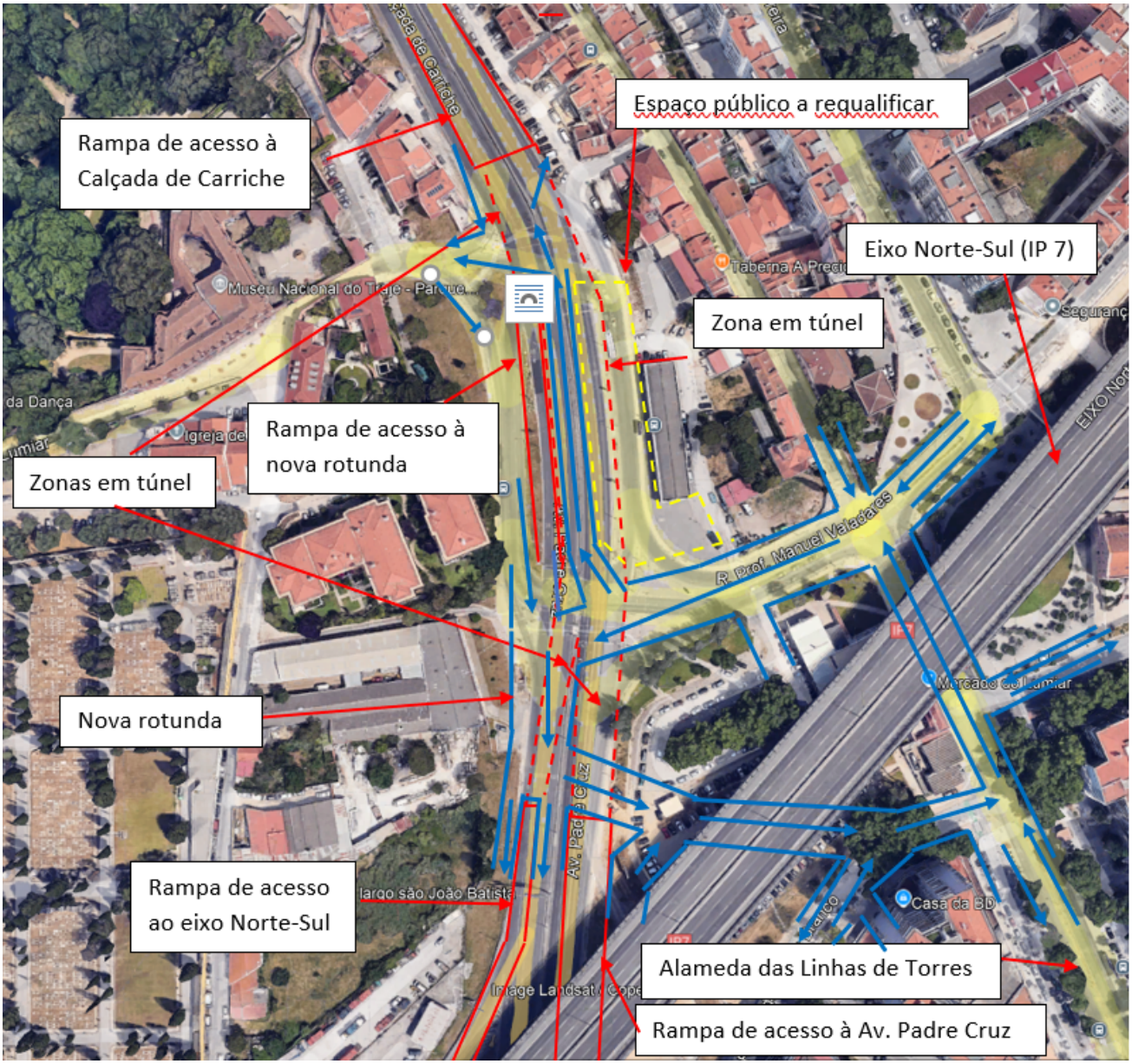
Conclui-se assim que o efeito de barreira constituído pela Calçada de Carriche e Av. Padre Cruz, tem criado problemas de congestionamento de tráfego sem solução nas freguesias do Lumiar e Santa Clara, com efeitos negativos na vivência local e qualidade de vida dos residentes nestas freguesias, que se têm agravado fortemente ao longo do tempo, e já atingiram níveis excessivos.

2.2 – Para o acesso à oferta cultural

O facto do intenso tráfego de passagem das zonas a norte de Lisboa para o centro da cidade cruzar no mesmo plano o tráfego local e dos atravessamentos pedonais, também tem um efeito muito negativo no acesso por transporte público e pedonal à zona Classificada do Paço do Lumiar. Isto é particularmente relevante para o acesso aos museus, igreja e parque botânico, cuja localização está identificada na figura 2, que sem este atravessamento seriam facilmente acessíveis por via pedonal a partir da Estação de Metro do Lumiar. Assim este efeito de barreira, que força os peões a atravessar uma via rodoviária de grande tráfego, é também um obstáculo ao desenvolvimento do potencial cultural, turístico e económico do Lumiar.

3 – Resolução do problema

A solução dos problemas expostos só é possível separando o tráfego de passagem do trânsito local e percursos pedonais, como nas restantes entradas e saídas de grande tráfego de Lisboa, para o que é necessário o desnivelamento da Av. Padre Cruz e da Calçada de Carriche. De entre os vários locais em causa, o mais importante é sem dúvida a zona de ligação entre a Av. Padre Cruz e a Calçada de Carriche, indicada na figura 3, porque além de ser o nó de maior intensidade de tráfego local, é também aquele, que se estivesse descongestionado mais contribuiria para reduzir o tráfego nos outros atravessamentos da via de grande tráfego (Av. Padre Cruz e a Calçada de Carriche), além de facilitar bastante o acesso pedonal aos polos de interesse da zona Classificada do Paço do Lumiar. Na figura 7 apresenta-se uma proposta de implantação da obra, em que a principal diferença para o esquema viário existente para o trânsito local é a nova rotunda identificada a azul. Mas são possíveis outras alternativas, tanto de implantação da zona rebaixada da Av. Padre Cruz e rampas de acesso, como do arranjo viário local.



Nº de vias rodoviárias da passagem desnivelada da Av Padre Cruz:
Acessos norte: 3 vias em cada sentido
Acessos sul: 2 vias na ligação à Av. Padre Cruz e 1 via na ligação ao Eixo Norte-sul, em cada sentido
Rampa de acesso norte sul à nova rotunda: 1 via

Figura 7 – Proposta esquemática de desnivelamento da ligação entre a Av Padre Cruz e a Calçada de Carriche e novo arranjo viário com nova rotunda

A obra proposta tornaria aconselhável melhorar o arranjo viário da Calçada de Carriche, em particular no sentido descendente. Também seria conveniente planear a futura eliminação das passagens niveladas e semaforizadas do tráfego sul-norte da Calçada de Carriche em direção às Ruas Jaime Lopes Dias e André de Gouveia e do acesso do Eixo Norte-Sul à Av. Padre Cruz, de forma a que estas obras sejam compatíveis com a que agora se propõe, se e quando se decidir executá-las. No futuro também se deveria equacionar o desnivelamento da ligação da Av. Rainha D. Amélia a Telheiras, de forma a reduzir o efeito de barreira que a Av. Padre Cruz exerce entre Telheiras e outras

partes da freguesia. A obra proposta também libertaria espaço à superfície (assinalado a tracejado amarelo na figura 7), que poderia ser requalificado para usufruto e melhoria da qualidade de vida da população. Outra obra de requalificação do espaço público que esta obra potenciaria seria a passagem da rua do Lumiar a rua pedonal, passando o tráfego de autocarros e camionetas vindos de Odivelas para Lisboa para a via da direita da Calçada de Carriche até à nova rotunda. Este tráfego rodoviário deveria ser reduzido, transferindo o Terminal rodoviário do Campo Grande para fora de Lisboa, por exemplo, relocalizando-o junto à estação de Metro do Sr Roubado ou outra a construir.

4 – Potenciais críticas a esta proposta

A principal crítica que se pode fazer a esta proposta de desnivelamento da Av Padre Cruz é que, por melhorar os acessos rodoviários da zona a norte de Lisboa ao centro da cidade, tenderia a atrair mais carros para dentro de Lisboa, agravando os problemas ambientais (poluição e ocupação excessiva do espaço público pelo automóvel) e de mobilidade (congestionamento de tráfego rodoviário) na cidade. De facto, este efeito existiria mas seria quantitativamente irrelevante, porque a obra proposta i) melhoraria os acessos de quem entra em Lisboa pela Calçada de Carriche, não a toda a cidade, mas apenas à Av. Padre Cruz e zonas adjacentes, pois esta obra em nada alteraria as más condições de circulação no resto da cidade, ii) porque o problema é global, do conjunto das entradas rodoviárias em Lisboa, e restringir o tráfego apenas numa entrada nada resolve, como se discute no capítulo 5, mais à frente. Mas reconhece-se que a obra proposta melhoraria a fluidez do trânsito de passagem, principalmente nesta entrada e saída de Lisboa. Seja como for, apontar a melhoria das entradas e saídas rodoviárias de Lisboa como um inconveniente, parte do pressuposto de que se pretende limitar o número de carros em Lisboa dificultando a circulação, pelo menos nas entradas e saídas. Isso seria um erro, porque:

i) o mesmo objectivo pode ser atingido por outra via, o controle do estacionamento em Lisboa, ou seja, fazer com que as pessoas não tragam os carros por não terem onde os estacionar. Esta opção tem a grande vantagem de poder ser aplicada selectivamente e afectar apenas um dado tipo de utilizadores. Por exemplo, através de políticas tarifárias e regulatórias adequadas, pode desincentivar-se as pessoas que vêm de fora da cidade para trabalhar em horários regulares, das 9h às 17h, sem fazer o mesmo com os residentes, as empresas, e os utentes de serviços públicos (estes últimos precisam de estacionar os carros por períodos mais curtos do que as 8 horas das 9 às 17h). Para este efeito a CML deveria fazer o levantamento das necessidades para este tipo de utentes, para não afastar as pessoas e as empresas de Lisboa, e garantir os lugares de estacionamento necessários para satisfazer essas necessidades. Esta opção tem a grande vantagem de não desincentivar as empresas de se manterem ou instalarem em Lisboa e permitir libertar espaço público rodoviário para circulação. É assim benéfica para a economia e para a mobilidade e o ambiente na cidade de Lisboa. É evidente que também é preciso dar alternativas de qualidade aos trabalhadores que entram regularmente em Lisboa para trabalhar das 9 às 17h, e essa alternativa tem de ser o transporte público, em particular o ferroviário.

ii) A existência noutros países de casos de sucesso da estratégia de condicionar a circulação para reduzir o número de carros que circulam na cidade, só por si, não permite concluir nada se não se analisarem previamente as condições que conduziram a esse sucesso e em que consiste esse mesmo sucesso. A simples redução do nº de carros que entram na cidade pode produzir melhorias ambientais, mas para não ter efeitos negativos na mobilidade e na economia é necessário que haja boas alternativas de transporte público. Não é esse o caso em discussão. A figura 8 mostra um comboio do Metro de Lisboa na estação da Quinta das Conchas à hora de ponta da manhã, numa situação em que os espaçamentos temporais médios entre comboios eram de 4 minutos. O comboio está totalmente lotado e os passageiros no cais não entram por falta de espaço. E a ligação das estações de Odivelas e Senhor Roubado da actual Linha Amarela do Metro aos meios de transporte e parques de estacionamento acessíveis a quem vem de fora de Lisboa deixa muito a desejar.

Figura 8 – Comboio completamente lotado na estação da Quinta das Conchas, no dia 6 de Março de 2019, 8h25m

E não há quaisquer perspectivas de melhoria no futuro, antes pelo contrário, pois o potencial aumento da taxa de motorização individual e da procura de transporte entre o centro da cidade e as periferias adjacentes à cidade não é contrariada pela construção de um sistema de transporte público eficiente e amigo dos utilizadores que ligue o centro de Lisboa às zonas adjacentes a esta, como se fundamenta no capítulo 6 deste documento. Ou seja, as políticas de dificultar a circulação ou as entradas rodoviárias em Lisboa, só poderiam reduzir significativamente o nº de carros que entram em Lisboa dificultando a vida de quem vive fora e trabalha em Lisboa de tal forma que as pessoas e as empresas não queiram aceder à cidade, ou seja, expulsando as pessoas e as empresas da cidade.

iii) A opção por tentar reduzir o número de carros em Lisboa dificultando as entradas e saídas é uma estratégia sem sentido, porque no fundo é tentar resolver problemas

ambientais e de mobilidade criando problemas ambientais e de mobilidade. Criam-se problemas em zonas periféricas da cidade, como os que se documentam nas figuras 4 a 6, para tentar reduzi-los nas zonas mais centrais, quando isso é desnecessário porque existe a alternativa de controlar o estacionamento. Além disso a criação de congestionamento rodoviário nas entradas, por não ser selectiva, dificulta a actividade das empresas, empurrando-as para fora da cidade, e dificultando o acesso dos cidadãos que vivem fora de Lisboa aos serviços públicos existentes na cidade.

É importante não esquecer que diminuir o nº de carros na cidade não é um objectivo em si mesmo, mas um meio para alcançar um fim, que é a melhoria do ambiente e da mobilidade na cidade. Em consequência, os meios a utilizar não devem contradizer o objectivo final, ou seja, é preferível não impor restrições à circulação rodoviária, em particular se houver alternativas aceitáveis ou melhores. Assim se se controlasse o nº de carros em Lisboa por via do controle do estacionamento, a existência de acessos rodoviários desimpedidos entre o centro e a periferia da cidade seriam um factor positivo para a economia da cidade de Lisboa, minimizando por essa via tendências de desertificação, sem consequências negativas nas condições de circulação no interior da cidade e no ambiente. Neste contexto, o argumento de que a obra proposta pode contribuir para melhorar os acessos rodoviários entre o centro e a periferia não é um inconveniente, mas uma vantagem.

5 – Relação e comparação com as principais entradas rodoviárias em Lisboa

As principais entradas rodoviárias em Lisboa, portanto ligadas a vias de grande tráfego são: a Auto-Estrada do Estoril, A5, o IC 19 que liga a Sintra, o IC 16 que entra em Lisboa, pela zona de Alfornelos em direção ao centro comercial Colombo, a Calçada de Carriche e a Av. Padre Cruz que ligam à A8, a Auto-Estrada do Norte, A1, e pela Variante à Estrada Nacional nº10 e as pontes 25 de Abril e Vasco da Gama. Em todas estas entradas existem ligações desniveladas à 2ª Circular ou a zonas no seu interior, ou seja, sem interferências directas com o tráfego local nas zonas atravessadas, excepto na ligação em discussão e no IC 16. A entrada em Lisboa pelo IC 16 tem a sua primeira ligação nivelada ao tráfego local numa rotunda que faz parte de um cruzamento desnivelado e o seu primeiro cruzamento de nível é junto ao centro comercial Colombo. Acresce que estas zonas são zonas de desenvolvimento urbano muito mais recente e sem proximidade a infraestruturas culturais como as da zona Classificada do Paço do Lumiar. Por isso as interferências com as vivências locais são reduzidas, ou seja, com um impacto sobre a vida social, económica e cultural das zonas atravessadas, muito inferior e sem qualquer comparação com a situação do Lumiar.
Além disso, o facto de a entrada em Lisboa pelo Lumiar ser a única em que não há desnivelamento do tráfego de entrada levanta uma questão: se a estratégia para reduzir o nº de carros que entram em Lisboa inclui dificultar as entradas, esta só pode ser eficiente se for aplicada em todas as entradas. Caso contrário, se umas estiverem congestionadas e noutras o tráfego fluir livremente, então o tráfego das zonas piores deslocar-se-ia para as zonas livres através da CRIL e da CREL e o efeito de restrição à entrada de carros em Lisboa perder-se-ia. Ou seja, a estratégia de criar ou manter engarrafamentos nas entradas de Lisboa para que entrem menos carros só pode ser

eficiente se aplicado a todas as entradas. Neste contexto porque é que esta estratégia não se aplica nas outras entradas principais da cidade? Por exemplo porque não encerrar o túnel do Marquês? Porque não se fecha o viaduto da 2ª Circular adjacente à rotunda do Relógio e o viaduto de ligação da 2ª Circular à Av Marechal Gomes da Costa sobre a rotunda do Relógio, fazendo convergir todos esses tráfegos na rotunda do Relógio? Porque não se fecha a passagem inferior à Praça José Queirós em Moscavide, fazendo convergir aí todo o trânsito que entra em Lisboa pela auto-estrada que aí tem acesso (a Variante à Estrada Nacional nº10). Seriam óptimas ideias se a política for criar obstáculos às entradas rodoviárias em Lisboa. Estas perguntas de retórica destinam-se apenas a ilustrar o absurdo de, havendo uma estratégia alternativa, se criarem ou manterem engarrafamentos nas principais entradas (para lá dos que já existem devido à incapacidade da cidade acolher todos os carros vindos de fora que todos os dias entram em Lisboa) para impedir a entrada de carros em Lisboa. Outra questão é: se a estratégia não for criar dificuldades nas várias entradas rodoviárias em Lisboa, qual o benefício de o fazer apenas na entrada pelo Lumiar?

6 – Transportes públicos

Independentemente da estratégia a adoptar para melhorar o ambiente e a mobilidade na cidade de Lisboa, este objectivo passa sempre pela redução do número de automóveis em Lisboa. Mas não é possível atingir este objectivo sem empurrar as pessoas e as empresas para fora da cidade sem uma alternativa de qualidade. Ou seja, independentemente da solução que se adopte para a entrada em Lisboa pela Calçada de Carriche e Av. Padre Cruz, a melhoria da oferta de transporte público, em particular ferroviário, entre a cidade e as zonas adjacentes, bem como a melhoria da mobilidade dentro da cidade, são absolutamente indispensáveis. Mas as tendências futuras, que derivam do planeamento da expansão da rede de Metro, vão em sentido contrário: à escala da AML (Área Metropolitana de Lisboa) o que está planeado para o Metro é uma rede segmentada e por isso cheia de transbordos, como se ilustra na figura 9. Por exemplo para ir de Loures para a Gare do Oriente o passageiro terá de apanhar 4 comboios e fazer 3 transbordos. Depois de se prolongar a Linha Vermelha a Alcântara e aí começar o LIOS (Metro ligeiro das zona ocidental de Lisboa, acessível com um transbordo em Alcântara) quem vier de Miraflores para a Baixa terá de apanhar 3 comboios e fazer 2 transbordos, mas se se dirigir ao Lumiar serão 4 comboios e 3 transbordos.

Figura 9 - Rede planeada para o Metro de Lisboa, com nº excessivo de transbordos (retirado de http://www.civil.ist.utl.pt/~mlopes/conteudos/Transportes/, Ref 150, pag 38)

Sabe-se os transbordos desincentivam o uso do transporte público estimulando o transporte individual. Não é preciso tirar nenhum curso superior para perceber isto, de facto nem é preciso saber ler nem escrever, basta utilizar os transportes públicos. Mas mesmo que ocorresse uma melhoria qualitativa da oferta de transporte público à escala da AML, em particular da rede de Metro e de comboios suburbanos, como o automóvel é o único que faz o transporte porta-a-porta, numa cidade com a dimensão de Lisboa o automóvel continuará a ter uma presença ainda assim relevante, pois os residentes, as empresas e os utentes de serviços públicos precisarão ou poderão ter interesse em utilizar o automóvel em diversas deslocações. Por isso, a não ser que se verificasse uma mudança qualitativa e radical que reduzisse a entrada de carros em Lisboa para muitíssimo menos do que actualmente, o que na prática é impossível nas próximas décadas, a obra proposta continuar-se-á a justificar se se pretender salvaguardar o ambiente e a qualidade de vida no Lumiar sem comprometer o ambiente e as condições de mobilidade no resto da cidade. Caso contrário o efeito de barreira que o tráfego de atravessamento provoca e os seus efeitos nefastos na qualidade de vida da população do Lumiar manter-se-ão por muitas décadas, só com perspectivas de agravamento enquanto as actuais políticas para o transporte público ferroviário na AML não se alterarem.

7 – Proposta à Câmara Municipal de Lisboa

Assim, tendo em conta que

i) no passado a qualidade de vida dos lumiarenses foi sacrificada pelo superior interesse da melhoria das condições de mobilidade e desenvolvimento económico da cidade e da região de Lisboa,

ii) esses inconvenientes se foram agravando ao longo do tempo até atingir níveis excessivos na actualidade, inclusivé propagando-se à vizinha freguesia de Santa Clara

iii) é da mais elementar justiça minorar reduzir ou eliminar esses inconvenientes

iv) os elevados benefícios da obra proposta para a qualidade de vida dos residentes das freguesias do Lumiar e de Santa Clara, além de criar melhores condições para viver e trabalhar nestas freguesias, sem inconvenientes para o resto da cidade se existir uma política adequada baseada no controle de estacionamento para desincentivar a entrada de carros na cidade,

v) é uma obra que melhoraria o acesso à oferta cultural da freguesia do Lumiar e, por isso, da própria cidade de Lisboa,

vi) esta é claramente a situação mais grave de entre todas as principais entradas rodoviárias em Lisboa

propõe-se à Câmara Municipal de Lisboa que atribua uma prioridade elevada à realização da obra de desnivelamento da entrada em Lisboa pela Calçada de Carriche e Av. Padre Cruz na zona de ligação entre ambas, aqui proposta, a executar num prazo razoável e tendo em conta as disponibilidades financeiras da CML. Sugere-se como prazo razoável, a elaboração do projecto e lançamento do concurso para execução da obra até ao final do próximo mandato autárquico (2029) e a finalização do processo do concurso, adjudicação e construção nos 3 anos seguintes, ou seja, a conclusão da obra até 2032.

Lisboa, Junho de 2025

Mário Lopes
(membro da Assembleia de Freguesia do Lumiar)
Esclarecimentos: email: mariolopes@tecnico.ulisboa.pt, tel: 966485262