

# **Análise do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da concepção/construção do desnivelamento da Av. Duarte Pacheco, Rua Joaquim António de Aguiar e Av. Fontes Pereira de Melo (Túnel do Marquês)**

## **Paisagem Urbana**

O Capítulo denominado “Paisagem Urbana” do EIA do Túnel do Marquês estende-se por **39** páginas dentro o conjunto do Relatório Técnico do referido Estudo, das quais as primeiras **26** são dedicadas à exposição de uma metodologia de análise e à sua aplicação à área em questão, **uma** página ao que seria a evolução da situação dessa área sem a construção do túnel, **7** páginas à estimativa dos impactes que a construção do túnel teria sobre a área, **uma** de conclusões e, por último a referência a três obras **numa** página de bibliografia.

A extensa parte de análise, ao ocupar mais de dois terços do espaço impresso deste relatório, cria expectativas sobre o rigor com que poderia ser descrita a área em questão. Seria de esperar que essa análise fosse dirigida sobretudo para uma caracterização tipológica rigorosa das ruas e praças em apreço, para daí partir para a avaliação das consequências morfológicas e funcionais que a construção do túnel viria a ter sobre esses locais urbanos.

Mas não é isso que se encontra. No início dos primeiros dois terços do relatório começa-se por expor uma “metodologia” que parece resumir-se a um conjunto de noções difusas permanentemente referidas às duas primeiras obras dentre as três da bibliografia, sobretudo da segunda, e que são:

Gordon CULLEN. 1996. Paisagem Urbana. Lisboa. Edições 70

Kevin LYNCH. 1982. A Imagem da Cidade. Lisboa. Edições 70

Dieter PRINZ. 1984. Urbanismo II. Configuração Urbana. Lisboa. Editorial Presença

Gastam-se 3 páginas numa explanação, ao estilo de iniciação académica, das teorias destes dois autores, que vão dirigir todo estudo em causa, mas não se esclarece o leitor sobre o porquê da escolha nem sobre o significado das obras e o enquadramento histórico e ideológico em que elas foram produzidas, essencial para avaliar da sua adequação. Quando se cita profusamente “LYNCH (1982)” devia esclarecer-se que a primeira publicação foi em 1960, e que 1982 é apenas a data de uma edição portuguesa. Do mesmo modo, ao referir “CULLEN (1996)” parece ignorar-se que a primeira edição é de 1961 e que em 1996 o seu autor já tinha falecido há dois anos. Na quantidade e diversidade de teoria de urbanismo produzida nas últimas décadas, a diferença entre 1960 e 1996 é muito superior ao número de anos que separam as duas edições.

Estas precisões são importantes, pois mostram a ponta da cauda de um gato mal escondido: os autores do relatório adoptam a “metodologia” de análise que presidiu ao seu trabalho, **como uma opção arbitrária, sem qualquer justificação da razão por que a tomaram**, baseando-se exclusivamente numa aplicação de nível escolar, e literal, de conceitos desenvolvidos nestas obras. Ora para o fazerem, das duas uma, ou tinham uma forte convicção de que essa opção era adequada, e com certeza que a justificariam de modo expresso, ou então, como é provavelmente o caso, optaram por ela negligenciando por completo as alternativas. **Mas acontece que não estamos aqui perante uma tese académica, mas perante um Estudo de Impacto Ambiental de um assunto de relevante interesse público.**

Para quem ler as 26 páginas de metodologia e análise iniciais, **uma conclusão é óbvia: nada de concreto e palpável, precisamente, se conclui.** Nada de objectivo ou plausível ou científico que permita ajudar à compreensão do que vai mudar na “paisagem urbana” daquela área da cidade se o túnel vier um dia a ser construído. A aplicação de conceitos como “legibilidade”, “relevo [de ruas e praças]”, “silhueta do espaço”, “edifícios marcantes”, pela sua natureza subjectiva e difusa, serve apenas para “pintar” um quadro nebuloso totalmente divergente da caracterização rigorosa e concreta que seria desejável.

Mesmo quando se trata de temas que pela sua natureza forcem uma abordagem objectiva, o resultado não é mais compensador. Por exemplo, no parágrafo dedicado aos “Modos de construção”, afirma-se que estes, na área em causa, são “relativamente homogéneos”. É de pasmarmos, num conjunto edificado que abrange processos construtivos que vão desde o pós-pombalino ao “gaioleiro”, das alvenarias portantes com lajes de betão, aos edifícios dos primórdios da estrutura de betão armado, até à fachada cortina. Se há, do ponto de vista construtivo, um traço dominante nesta área, é a sua absoluta diversidade, como talvez em poucas outras da cidade de Lisboa.

As possibilidades de caracterização dos espaços urbanos, dispersas por capítulos com os títulos de “Legibilidade”, “Estrutura das ruas/Silhueta do espaço”, “Ruas e praças de relevo”, “Nós e cruzamentos”, “Vias” e “Limites territoriais”, esfumam-se numa amálgama de considerações que oscilam entre a subjectividade - leiam-se os parágrafos da pág. 11 dedicados à “imagem mental” da Rotunda - e a mais absoluta constatação do óbvio.

Este último aspecto leva a que por vezes o leitor deste trabalho se sinta como se estivesse a folhear um guia turístico feito com linguagem “cara”, tão simplistas e evidentes são as afirmações que vão pontuando o texto, a par com uma terminologia tão pomposa e aparentemente especializada. No capítulo de “Síntese” da fase de “Análise”, conclui-se, de toda a explanação feita nas mais de vinte páginas anteriores: que a “área em estudo é identificada como um polo fundamental na estrutura de circulação da cidade”, que “se trata de um local de fácil identificação”, com um papel na “distribuição do tráfego” e com forte localização do “sector terciário”, e que “não admira que os principais elementos de identificação se estruturam em torno das vias e eixos de ligação”. **Não admira mesmo nada, o que admira é como se gasta tanta folha para chegar à simples constatação do óbvio.** La Palisse, feito urbanista, não diria melhor.

Pelo contrário, em meia dúzia de páginas, dispensando mesmo as pseudo justificações da “teoria”, podia-se ter exposto de modo suficientemente desenvolvido e bem caracterizado algo como o seguinte:

- **que as avenidas que irradiam da Praça Marquês de Pombal tiveram, ao longo da maior parte da sua existência, uma tipologia urbana bem definida, conhecida como “alameda” ou *boulevard*, que se caracteriza pela faixa central arborizada e pelas duas vias laterais de sentido único e oposto ( exceptuando a av. da Liberdade, claro, que é um caso mais complexo).**
- **que este tipo de perfil é indissociável de um conceito urbanístico mais geral, que presidiu ao traçado do crescimento urbano de uma parte muito significativa da cidade de Lisboa, e que é quase predominante dentro dessas áreas de crescimento.**
- **que a destruição do perfil de *boulevard* concorre decisivamente, a par com a transformação das avenidas em “vias rápidas urbanas”, para a degradação das características urbanísticas fundamentais – a tal imagem da cidade - das áreas em que estão inseridas.**
- **que a av. Joaquim António de Aguiar foi talvez a que melhor preservou as características originais desse tipo, dentre todas, dado que manteve ao longo de bastante tempo, embora com alterações de perfil, a quase totalidade da faixa arborizada central.**
- **que a manutenção do carácter urbano e da “imagem da cidade” na área em questão passa inequivocamente pela preservação dos aspectos acima referidos, em oposição a perfis tipo de vias rápidas urbanas.**

O que está escrito nos parágrafos acima, não sendo do domínio do senso comum como as conclusões da análise que citámos, é no entanto muito simples, facilmente verificável por observação e estudo, e de aceitação quase universal. É de bom senso, ao invés de senso comum. Quase todos os cidadãos de Lisboa são a favor da manutenção das faixas arborizadas – as que restam – das suas avenidas, as que não foram sacrificadas a uma pseudo racionalização do tráfego automóvel urbano. Pode-se dizer que a manutenção de uma “**imagem colectiva da cidade**” é indissociável da preservação de características como estas.

À partida, nada disto está em contradição com a ideia de um túnel, aparentemente um túnel até pode concorrer para este objectivo, tirando o tráfego de atravessamento da superfície. A jornalista Clara Ferreira Alves chegou a escrever, há pouco tempo, que era a favor do Túnel do Marquês porque ele ia tirar os automóveis da superfície. Mas a realidade diverge – sempre - do senso comum. Para o verificar, basta ir à página 21 do Resumo não Técnico deste EIA, e ver o desenho que lá está, e que aqui também se reproduz:



**Como se pode ver, e o próprio projecto não esconde, o “Impacto Ambiental” sobre a “Imagem da Cidade” é devastador: a av. Joaquim António de Aguiar ficará reduzida a ser mais uma “via rápida urbana”, sem árvores na placa central porque esta passa a ser a laje de cobertura do Túnel, com uma enorme boca de saída junto ao Marquês de Pombal, e outra de entrada junto à rua Castilho.**

Parece finalmente, pela observação desta imagem de projecto, ficar claro porque se gastaram mais de vinte páginas de análise no capítulo da Paisagem Urbana do EIA com um discurso vago, subjectivista e sem sentido: para evitar reconhecer o que é óbvio, que a construção do Túnel do Marquês e dos seus acessos implica a destruição pura e simples da imagem, do perfil, e de alguma qualidade urbana e ambiental que ainda existiam na av. Joaquim António de Aguiar.

Senão, veja-se o que está escrito em jeito de conclusão sobre “Impactes e medidas”, de novo organizado em torno das mesmas categorias difusas e subjectivas que a fase de análise. Deixando para trás a “Legibilidade Urbana”, que se diz apenas ser alterada durante a obra (?), chega-se aos impactes sobre a “Estrutura das Ruas/Silhueta do Espaço” (pág. 31) e, tirando uma referencia à diminuição do espaço pedonal junto às Amoreiras, que logo se considera pouco significativa, é afirmado que o projecto só traz vantagens para os peões à superfície.

Logo a seguir, em “Ruas e Praças de Relevância/Nós e Cruzamentos” (pág.33) diz-se: “As intervenções previstas não prevêm (sic) alterações estruturais nas principais ruas, praças, nós e cruzamentos, pelo que não se prevêm impactes a este nível” (sic).  
**Haverá melhor ilustração para o proverbial tapar do Sol com a peneira?**

Note-se que até agora só referimos o caso do “impacte” sobre a av. Joaquim António de Aguiar, mas tanto quanto se percebe de alguns esboços pouco rigorosos, pintados a marcador, que acompanham este capítulo do EIA – como que a suavizar o projecto do Túnel no seu grafismo “enevado” – também os “impactes” se vão fazer sentir na

Fontes Pereira de Melo, cuja perspectiva sobre o Marquês vai ficar obstruída por mais uma boca de acesso, tal como no sentido do Saldanha, e na António Augusto Aguiar, que sofrerá outra boca pouco depois do seu início.

**Posto tudo isto, onde está a análise das profundas e óbvias alterações que a tão mencionada “Paisagem Urbana” vai sofrer, ao nível precisamente da “Estrutura das Ruas” e da “Silhueta do Espaço”, privadas das árvores e das placas centrais, escavadas com bocas de acesso ao túnel, atravessadas por um tráfego cada vez mais intenso e imprevisível? Não será isto mais um grande passo para a destruição, pura e simples, da cidade, da troca da vida urbana, das suas imagem, legibilidade, estrutura, elementos marcantes, pelo favorecimento injustificado e irresponsável de um tráfego de entrada na cidade que todos sabem que lhe é prejudicial? Ou estamos aqui a falar chinês, ou a brincar com os conceitos, e por via disso, com os cidadãos de Lisboa?**

Restam as medidas propostas. São seis, numa página. As duas primeiras são para durante a obra. As três seguintes propõem panaceias irrelevantes, como “tratamento plástico do túnel” para, pasme-se, “facilitar o entendimento do espaço envolvente” (gostaríamos de perceber como), pôr um passeio no separador central, para fazer esquecer o desaparecimento das árvores que já lá estiveram, ou, pasme-se ainda mais, “assegurar o restabelecimento da situação prévia existente” e a “recuperação paisagística da zona afecta à obra”. Já se adivinham umas floreiras em fibrocimento, com umas palmeiras agonizantes, a fazer o tal “arranjo”. Como se pode propor o “restabelecimento da situação prévia existente” quando é evidente que é impossível, bastando para isso olhar para o projecto do túnel? É claríssimo que nem um só metro, correspondente ao percurso no subsolo, ficará como estava à superfície. Mesmo os locais que não forem fisicamente atingidos, terão a sua integração, perspectiva, enquadramento e relações urbanas completamente alterados. Tal é tão notório que a última “medida” (M6) propõe alterações, pouco claras embora, e com certeza insuficientes, à saída para a Fontes Pereira de Melo.

A cereja no bolo: na página final, “Conclusões”, afirma-se que, tendo embora a fase de obras alguns impactes sobre a Paisagem urbana, passamos a transcrever, “Durante a fase de exploração não serão expectáveis impactes referenciáveis ao nível da estrutura da Paisagem Urbana e da Legibilidade do território a ser intervencionado”. Palavras para quê?

**Para concluir, o capítulo intitulado “Paisagem Urbana” do conjunto dos relatórios técnicos do EIA do Túnel do Marquês, baseando-se numa análise inconsequente e sem sentido, tenta provar que a construção do túnel não terá quaisquer consequências gravosas ao nível urbanístico e na vida quotidiana dessa área da cidade. A exposição radica numa incipiente grelha “teórica”, por onde tudo passa, para acabar a propor panaceias irrelevantes e sem relação com os óbvios danos permanentes causados pela construção do Túnel, mais parecendo uma memória justificativa do próprio projecto do que uma parte de um Estudo de Impacto Ambiental, que deveria, do mesmo projecto, fazer uma crítica exaustiva.**