

Da Cidade para o Rio, do Rio para a Cidade

Proposta de criação de rampas de acesso livre ao Rio Tejo

Portugal, país de marinheiros que trouxeram mundos ao mundo, tem no rio que banha a sua capital um local privilegiado para o desenvolvimento da náutica de recreio e de desportos aquáticos. Na verdade, as actividades ligadas ao Tejo constituíram, desde as origens de Lisboa, um dos principais recursos económicos da cidade, pelo que as populações mantinham uma relação de grande proximidade com rio.

Com o desenvolvimento da indústria e o progressivo abandono das tradicionais actividades ligadas ao rio e ao mar, entre finais do século XIX e finais do século passado, os aglomerados populacionais começaram no entanto a crescer mais para o interior, voltando as costas e afastando-se das frentes ribeirinhas.

Lisboa, outrora um dos portos da Europa onde mais velas rasgavam o vento, tornou-se assim uma das capitais europeias com rio e acesso ao mar onde menos se praticam a náutica de recreio e os desportos aquáticos. A democratização destas modalidades tem vindo a alargar-se a novos estratos da população, com uma procura que ultrapassa largamente a oferta, mas continuamos a ser das capitais onde estas têm, estranhamente, menos expressão, principalmente quando comparamos Lisboa com algumas cidades com menor tradição e condições menos favoráveis para a sua prática.

Ironicamente, para um estuário com as dimensões do do rio Tejo, mais do que as condições socioeconómicas -- custo das embarcações ou equipamento em si --, é a falta de acesso ao rio e de infraestruturas destinadas à náutica de recreio e aos desportos aquáticos que limita a prática destas actividades por parte da população de Lisboa.

De facto, as infraestruturas de apoio a estas modalidades existentes na margem Norte do rio Tejo – as quatro docas de recreio geridas pela Administração do Porto de Lisboa (doca de Alcântara, doca de Santo Amaro, doca de Belém e doca do Bom Sucesso) e a Marina Parque das Nações –, apesar das boas condições de acolhimento e da variedade de serviços oferecida aos seus utilizadores, têm ao todo uma capacidade relativamente reduzida de postos de amarração para embarcações. Para além disso, podem qualificar-se de gama alta, sendo o preço de muitos dos seus serviços proibitivos para a maior parte da população, e concentram-se todas, à exceção da Marina do Parque das Nações, na zona ocidental de Lisboa.

A Zona Oriental de Lisboa, por exemplo, não tem, apesar de ter a maior largura de rio protegido do vento e da ondulação, um porto de recreio ou infraestruturas

náuticas acessíveis à generalidade da população, exclusivamente vocacionadas à prática da náutica de recreio e outras actividades lúdico-desportivas.

A presente proposta visa pois a criação e/ou remodelação de rampas de acesso gratuito ao Rio Tejo com condições para diversos tipos e dimensões de embarcações, que, indo ao encontro da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 e do Programa Clubes de Mar da CML, contribuam para a democratização de modalidades desportivas como a vela, remo, a canoagem ou a pesca desportiva, assim como para um mais fácil e natural acesso das populações ao rio.

A Economia do Mar é, no contexto atual, um pilar de desenvolvimento económico com maiores potencialidades e, nesse âmbito, estas modalidades desportivas são instrumentais na promoção de uma cultura marítima, essencial para a aproximação das populações ao ambiente marinho.

A criação ou remodelação de infraestruturas já existentes deverá potenciar a instalação de apoios às atividades náuticas (estacionamento a seco, reparação, loja náutica, entre outras), numa lógica de miniestação náutica, mas deverá também prever a possibilidade de, mais tarde, se instalarem ou desenvolverem, através de concessão ou de parcerias com outras entidades públicas ou privadas, outras valências e soluções mais exigentes em termos técnicos e financeiros.

Sendo o estuário do Tejo um palco privilegiado para o estudo/investigação nas área das Ciências Náuticas, Energias Renováveis e Ecossistemas ribeirinhos, estas infraestruturas de apoio às rampas de acesso poderão vir a abrigar nas suas instalações grupos de investigação, “Start-ups” ou empresas de alta tecnologia, que, orientando-se por princípios de sustentabilidade ambiental, de eficiência energética e de respeito pelos recursos naturais, possam contribuir para o desenvolvimento do conhecimento e tecnologias inovadoras ligadas ao rio e ao mar, promovendo a literacia dos rios e oceanos, enfim, criando uma massa crítica sustentadora a longo prazo do desenvolvimento da Economia do Mar, em linha com a já referida Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020.

Estas rampas de acesso ao rio poderão assim contribuir para a requalificação e integração de diferentes espaços da frente ribeirinha, reutilizando tanto quanto possível infraestruturas e equipamentos já existentes, em detrimento de construção nova, contribuindo assim para a renovação urbanística de áreas degradadas. Desta forma, as rampas concorrerão não só para a preservação do património histórico-cultural da cidade, mas também para a manutenção e valorização da identidade ribeirinha. A requalificação integrada das áreas envolventes – eventualmente com a criação zonas verdes e de lazer, pontos de partilhas de bicicletas, interligando-as com a rede de ciclovias da cidade, entre outras medidas possíveis –, poderá também

induzir a revitalização do tecido económico local e a reabilitação de antigas instalações portuárias e industriais para fins comerciais e culturais por parte de particulares, facilitando ainda mais o reatar da ligação das populações ao Rio Tejo e ‘devolvendo-o’ à plena fruição da cidade.