

TRÂNSITO

# Túnel inter-freguesias pode ajudar, mas falta conhecer pormenores

Arquitetos e engenheiros aguardam mais detalhes sobre o túnel que irá atravessar o Funchal.

Por **Marco Milho**  
mmilho@jm-madeira.pt

O anunciado túnel para ligar a zona oeste e a zona leste do Funchal poderá ser uma solução com potencial para aliviar o trânsito intenso na cidade, mas, numa altura em que ainda não foram apresentados quaisquer projetos ou estudos sobre a obra, as certezas escasseiam. Esta é a perspectiva de três personalidades com voz na matéria, que foram ouvidas pelo JM: um engenheiro, uma arquiteta e um engenheiro técnico.

Precisamente, o facto de nenhuma das Ordens ter sido consultada para estudos e a ausência de projetos apresentados sobre esta infraestrutura dificultam uma resposta definitiva acerca de algumas das questões que gravitam em torno desta matéria.

Ainda assim, o túnel prometido por Miguel Albuquerque no verão do ano passado merece, para já, o benefício da dúvida, e até a expectativa de uma obra benéfica, caso os pormenores do projeto assim o permitam.

## Obra com potencial

“Em princípio, tudo o que puder facilitar as acessibilidades e o fluxo de trânsito é bem-vindo”, começa desde logo por apontar Susana Jesus, presidente da secção regional da Madeira da Ordem dos Arquitectos (OA). Ainda que, acrescente, seja fundamental salvaguardar a geologia e “preservar aquilo que está à superfície quando se faz uma obra desta grandeza”, já que “este túnel difere de muitos outros porque vai ser feito sob zona de habitação consolidada”.

A arquiteta destaca também a oportunidade para criar novas centralidades, algo que acontece “sempre que existe uma solução desta natureza”. “Acho benéfico, embora sem conhecer o projeto e sem conhecer os custos, que também é uma coisa importante. Temos de ter prioridades e há várias obras que são necessárias”.

Miguel Branco, presidente do con-



FOTO JOANA SOUSA

selho diretivo da Madeira da Ordem dos Engenheiros (OE), afiança, por sua vez, que “teoricamente, não existem projetos inviáveis em engenharia”, defendendo, no entanto, que deve antes existir “uma análise custo/benefício que deve estar presente aquando da tomada de decisões”.

“Acreditamos que cabe à engenharia o estudo para a resolução de problemas, formular diversas hipóteses e soluções, dando ao decisor a possibilidade de escolher entre aquelas que melhor resolvem a questão. Desconhecendo o projeto não podemos responder se o mesmo resolverá os problemas de trânsito da cidade”, ressaltou o engenheiro, adiantando, todavia, que “constituindo-se como mais uma via rodoviária, numa zona que atualmente já se encontra muito congestionada, [o túnel] aliviará, isso sim, o trânsito nas atuais acessibilidades do local”.

Já o presidente da secção regional da Ordem dos Engenheiros Técnicos (OET), José Costa Gil, considera que a viabilidade do projeto não está em causa, já que as atuais “técnicas de engenharia permitem ultrapassar a generalidade das dificuldades”, além da “vasta experiência” da Região “na construção de túneis”, o que este dirigente considera ser “um ponto a favor”. “Depende, veremos quando for conhecida a solução e os custos envolvidos”.

“As dificuldades de circulação automóvel na cidade do Funchal são bem conhecidas, especialmente na parte da manhã e ao final de tarde e particularmente em período escolar, pelo que soluções com vista a ultrapassar esta situação serão certamente interessantes”, acrescentou Costa Gil, destacando ainda “a importância desta solução vir a servir o novo hospital”.

## O Túnel do Marquês

Pouco tempo depois do anúncio da obra pelo presidente do Governo Regional surgiram algumas comparações com uma outra obra, no caso o Túnel do Marquês, em Lisboa. Uma comparação que, aos olhos das Ordens profissionais auscul-



**Desconhecendo o projeto não podemos responder se o mesmo resolverá os problemas de trânsito da cidade. Constituindo-se como mais uma via rodoviária, numa zona que atualmente já se encontra muito congestionada, aliviará, isso sim, o trânsito nas atuais acessibilidades.**

Miguel Branco, Ordem dos Engenheiros



**Em princípio, tudo o que puder facilitar as acessibilidades e o fluxo de trânsito é bem-vindo. Terão de ser sempre salvaguardadas as questões da geologia e daquilo que está à superfície, quando se faz uma obra desta grandeza. (...) Acho benéfico, embora sem conhecer o projeto e sem conhecer os custos, que também é uma coisa importante.**

Susana Jesus, Ordem dos Arquitectos



**As dificuldades de circulação automóvel na cidade do Funchal são bem conhecidas, especialmente na parte da manhã e ao final de tarde e particularmente em período escolar, pelo que soluções com vista a ultrapassar esta situação serão certamente interessantes.**

José Costa Gil, Ordem dos Engenheiros Técnicos

tadas pelo JM pode não ser a mais apropriada.

“Acho que a comparação não faz sentido, porque o Túnel do Marquês é muito curto. E claro que veio beneficiar muitíssimo, mas acho que a única comparação possível é beneficiar o fluxo das acessibilidades”, adianta Susana Jesus.

Já em relação à obra em si, a arquiteta considera que “não há qualquer comparação possível”.

“Aqui, na nossa Região, as características são outras. No Marquês, acho que um dos problemas grandes foi o nível freático e aqui penso que isso não se põe”, realça.

Miguel Branco não é tão direto a desconstruir a comparação, mas sublinha, mesmo assim, que se tratam de obras em “regiões totalmente distintas, com condições geológicas e geotécnicas muito próprias, pelo que, à partida, sob o ponto de vista de engenharia, são infraestruturas muito diferentes”.

“O facto de atravessar uma área urbana com uma densidade considerável e consequentemente sob um grande parque habitacional e de equipamentos, a sua construção requererá cuidados adicionais na preservação e proteção do edificado existente à superfície”, identifica, no caso do Funchal.

Por seu turno, Costa Gil aponta outro lado da comparação: “Em geral, comparar projetos semelhantes pode ser útil para identificar soluções bem-sucedidas e desafios comuns. Isso pode ajudar a informar a tomada de decisão e a garantir que as soluções sejam baseadas em evidências”.

### Metro de superfície?

Uma das alternativas mais vezes elencada nas críticas à intenção de construir o túnel rodoviário entre a zona oeste e a zona leste do Funchal é um metro de superfície. Reconhecendo que a orografia da Região tornaria mais complicada a

hipótese de um metro tradicional subterrâneo, Susana Jesus destaca precisamente o metro de superfície. Todavia, a presidente da Ordem dos Arquitetos acredita que esta opção e o túnel rodoviário podem coexistir, havendo uma “alternância”.

“Aqui faria muito sentido tudo o que fosse à superfície, porque uma das grandes críticas que nos fazem dos túneis, principalmente os visitantes, é que deixam de ver a nossa paisagem tão característica, e é também isso que se vende. Tudo o que seja à superfície é bastante mais saudável, tem outra atratividade”, entende a arquiteta, destacando também o facto de poder ser uma opção mais ecológica e menos dependente de combustíveis fósseis.

Já Miguel Branco, embora mais cauteloso, defende que esta opção também deve ser estudada.

“Ao que sabemos, também não existem estudos que possam comprovar a bondade do metro de superfície relativamente ao túnel rodoviário, mas seria uma solução que gostaríamos de ver estudada, entre outras. Por exemplo, um túnel para um metro, em vez de rodoviário, para assegurar mobilidade sem estimular a entrada de mais viaturas no centro do Funchal”, exemplifica o engenheiro.

Por fim, o presidente da Ordem dos Engenheiros Técnicos também frisa a necessidade de efetuar “aprofundados estudos técnicos e financeiros”, mas considera “certo que não são incompatíveis” as soluções túnel rodoviário e metro de superfície.

“A forte ocupação urbana e a exiguidade dos arruamentos que constituem a malha urbana da cidade serão certamente um aspeto condicionante, independentemente da solução a adotar”, verifica Costa Gil, que salienta ainda que o metro de superfície não é uma opção que permita transportar doentes urgentes para o novo hospital.

## Transporte coletivo em detrimento da viatura individual

No âmbito da discussão sobre o túnel rodoviário, e quando questionado sobre possíveis alternativas, o presidente do conselho diretivo da Madeira da Ordem dos Engenheiros aponta desde logo a opção por soluções eventualmente mais ecológicas.

“Não podemos afirmar a sustentabilidade sem promovermos soluções de transporte coletivo em detrimento da viatura individual, a maior parte das vezes transportando apenas o seu condutor”, frisou, ao JM. “A adoção de soluções que privilegiam o transporte individual trazem outros problemas à cidade como o estacionamento e ocupação de espaços destinados às pessoas, e a poluição”.

“Aliás, o crescimento urbano de todas as grandes metrópoles é feito num percurso do individual para o coletivo: das vivendas aos prédios, das pequenas lojas para as grandes áreas comerciais (não confundir centros comerciais com áreas comerciais ‘de rua’), do automóvel para o transporte coletivo”, atestou o engenheiro.

### SONDAGEM

# Resultados dão “conforto e estímulo”

Por **Marco Milho**  
mmilho@jm-madeira.pt

O presidente do Governo Regional reagiu à sondagem publicada ontem pelo JM, sublinhando que os resultados dão estímulo para cumprir o Programa de Governo. Recorde-se que o estudo de opinião encomendado pelo JM à Intercampus revelou uma avaliação positiva a oito dos 11 membros do seu Executivo.

“O que é importante é continuarmos a trabalhar”, começou por dizer Miguel Albuquerque, à margem de uma visita ao Fórum da Empregabilidade, que decorre até

sexta-feira no campus da Universidade da Madeira. “A sondagem é globalmente positiva, reconhecendo por parte da população e dos inquiridos o trabalho do Governo. Isso dá-nos conforto, não nos dá descanso. Mas dá-nos conforto e estímulo para continuarmos a trabalhar e cumprirmos o Programa de Governo”.

Miguel Albuquerque é o governante com melhor desempenho para a maioria dos madeirenses, de acordo com a sondagem realizada pela Intercampus para o JM e para a rádio 88.8 JM FM, publicada na edição de ontem. O presidente do Governo Regional recolheu 23,5%

dos votos positivos dos inquiridos quando confrontados sobre o desempenho dos membros do Executivo. No outro extremo, Teófilo Cunha, Humberto Vasconcelos e Rui Barreto têm a pior avaliação, com resultados maioritariamente negativos.

Quando foi questionado sobre o facto de dois dos secretários regionais com avaliação negativa serem os centristas Rui Barreto e Teófilo Cunha, o chefe do Executivo madeirense desvalorizou.

“Isso é muito conjuntural, não há nenhum problema. Quem está na política não sofre com isso”, garantiu.

### RUI BARRETO

## “Não são as sondagens que me vão diminuir na minha ação”

Rui Barreto, secretário regional de Economia, reagiu à sondagem veiculada pelo JM, que avalia o desempenho dos onze secretários do Governo Regional, sendo que os centristas foram aqueles que obtiveram pior avaliação, designadamente Rui Barreto, que ficou em antepenúltimo lugar (6,8 negativo), apenas destronado por Humberto Vasconcelos

(PSD) e Teófilo Cunha (CDS).

Ao JM, o governante garantiu que não vive de sondagens, dando a entender que a avaliação que tem na rua, junto das pessoas, é diferente.

“Eu não trabalho nem nunca trabalharei para as sondagens. Eu trabalho focado naquilo que são os propósitos do Governo, do Programa do Governo e da concretização que é aquilo que gosto de fazer”,

realçou.

“A avaliação que eu faço é a avaliação das pessoas e as empresas com quem todas as semanas trabalho e com quem dialogo”.

“Não são as sondagens que me vão diminuir na minha ação e na minha energia”, disse, referindo que nunca se “excitou” quando elas eram mais positivas e que agora não vai ficar deprimido. **RB**

**Vou ler-lhe os nomes dos atuais membros do Governo Regional da Madeira e vou-lhe pedir para me dizer qual é aquele ou aquela que acha que tem tido um desempenho mais negativo. QUADRO RETIFICADO.**

	TOTAL %	CONCELHOS										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Miguel Albuquerque (presidente do Governo Regional)	8	0	11,8	7,9	12,5	13,3	40	4,5	4,8	8,3	0	0
Jorge Carvalho (secretário regional de Educação)	2,2	0	0	1,2	9,4	0	0	0	4,8	0	11,1	0
Rui Barreto (secretário regional de Economia)	6,8	0	3,9	6,1	6,2	0	0	4,5	14,5	16,7	11,1	0
Rogério Gouveia (secretário regional de Finanças)	2,2	0	3,9	1,8	3,1	0	0	4,5	3,2	0	0	0
Pedro Ramos (secretário regional de Saúde)	4,8	10,5	5,9	4,2	6,2	6,7	20	0	1,6	0	22,2	0
Eduardo Jesus (secretário regional de Turismo)	4	0	9,8	1,2	9,4	0	0	13,6	3,2	0	0	12,5
Rita Andrade (secretária regional de Inclusão Social)	2,5	0	2	5,5	0	0	0	0	0	0	0	0
Susana Prada (secretária regional do Ambiente)	4,2	0	0	6,7	0	6,7	20	0	6,5	0	0	0
Teófilo Cunha (secretário regional de Mar e Pescas)	5,5	0	7,8	9,7	6,2	0	0	0	0	0	0	0
Humberto Vasconcelos (secretário regional da Agricultura)	3,5	0	3,9	2,4	3,1	0	0	13,6	6,5	0	0	0
Pedro Fino (secretário regional de Equip. e Infraestruturas)	0,8	5,3	0	0	0	0	0	9,1	0	0	0	0
Nenhum deles	8,5	5,3	13,7	10,9	0	0	0	0	11,3	0	11,1	0
Ns-Nr	47	78,9	37,3	42,4	43,8	73,3	20	50	43,5	75	44,4	87,5

1- Calheta; 2- Câmara de Lobos; 3- Funchal; 4- Machico; 5- Ponta do Sol; 6- Porto Moniz; 7- Ribeira Brava; 8- Santa Cruz; 9- Santana; 10- São Vicente; 11- Porto Santo.

Por lapso, o quadro publicado ontem sobre o desempenho negativo dos governantes surgiu com valores errados. Apresentamos hoje os dados corretos.