



CÂMARA MUNICIPAL DA AMADORA

**IC17 – CIRCULAR REGIONAL
INTERIOR DE LISBOA (CRIL)**

**Sub-lanço Buraca-Pontinha, incluindo ligações a
Benfica**

**APRECIÇÃO DO “ESTUDO AMBIENTAL DAS
ALTERAÇÕES AO PROJECTO”**

Outubro de 2004

PREÂMBULO

O presente documento expressa a posição do Município da Amadora no âmbito da discussão pública do "Estudo Ambiental das Alterações ao Projecto do Sublanço da CRIL - Buraca \ Pontinha", apresentado pelo Instituto de Estradas de Portugal (IEP).

Começemos com algumas notas prévias.

A autarquia, em representação dos 180.000 cidadãos do concelho da Amadora considera, face ao não desenvolvimento da alternativa apresentada pelo município e a sua sujeição à avaliação de Impacto ambiental, em pé de igualdade com a solução do IEP, que se está perante uma incompreensível teimosia institucional e insensibilidade governativa, lesivas do interesse público e limitadoras do inalienável direito dos cidadãos à participação na avaliação dos impactos ambientais do Projecto em causa, em presença de soluções alternativas.

Tal situação contraria claramente o objectivo da AIA expresso no artº 4º alínea c) do DL nº 69/2000 de 3 de Maio de 2000, a saber:

"(...) Garantir a participação pública e a consulta dos interessados na formação de decisões que lhes digam respeito, privilegiando o diálogo e o consenso no desempenho da função administrativa.(...)"

Apreciados os elementos enviados a coberto do ofício do Instituto do Ambiente, com a refª 3590/04/SACI-DAIA, de 4 de Outubro de 2004, constatámos, com alguma surpresa, que a solução ora em análise, apresentada como um conjunto de "alterações" introduzidas em consequência das condicionantes estabelecidas na Declaração de Impacte Ambiental (DIA) do projecto em discussão, é basicamente idêntica à que foi apresentada em sede de Avaliação

494

de Impacte Ambiental (AIA), com pequenas "alterações cosméticas", por vezes inspiradas nos comentários apresentados pela Câmara Municipal da Amadora (CMA).

Assim sendo, a solução ora analisada apresenta, basicamente, todos os inconvenientes que já tivemos oportunidade de registar no relatório de Janeiro pp., em sede do processo de Avaliação de Impacte Ambiental.

Com efeito, o denominado "Estudo ambiental das alterações ao projecto" (a que nos referiremos como "Estudo") pretende responder às condicionantes que integram a DIA relativa ao Projecto de Execução da CRIL emitida pelo Senhor Secretário de Estado do Ambiente em 20 de Fevereiro pp.

Sublinhamos, uma vez mais, a "excentricidade" da DIA que, quando cotejada com o parecer da Comissão de Avaliação (CA) do Estudo de Impacte Ambiental, aparenta dizer respeito a qualquer outro processo!

Sintomático é o facto de, na DIA, o **Senhor Secretário de Estado do Ambiente**, "tendo por base o parecer final do processo de Avaliação de Impacte Ambiental" emitir "**parecer favorável condicionado ao cumprimento das medidas e planos de monitorização discriminados no anexo à presente DIA**" quando, a CA no seu parecer "**considera não ser possível do ponto de vista técnico propor a emissão de parecer favorável, apesar de reconhecer a necessidade do fecho da CRIL, uma vez que, para a sua viabilização, o projecto necessitaria de forte condicionamento para assegurar a compatibilização com os actuais usos do solo na envolvente**".

Basta uma breve leitura dos dois documentos (que se juntam, como anexos 1 e 2) para se perceber que a DIA constitui um verdadeiro "**parecer alternativo**" ao parecer da CA.

Cumpra, então, perguntar:

- Para que servem as comissões de avaliação e os próprios processos participados de avaliação de impacte ambiental?
- Será que, no nosso país, as declarações de impacte assentam em análises “políticas” e não técnicas?
- Será que os juízos de oportunidade política prevalecem sobre os pareceres técnicos fundamentados e participados pelos cidadãos e entidades interessadas?

Esta é uma questão que as instâncias comunitárias terão, por certo, oportunidade de analisar, caso as nossas entidades públicas teimem em persistir neste tipo de comportamento “autista”.

Nesta conformidade, o documento ora analisado, continua sem dar resposta a muitas das questões suscitadas pela CA e que a Câmara Municipal da Amadora (CMA), enquanto entidade representativa de parte significativa da população afectada pelo projecto, subscreve inteiramente.

Não podemos deixar de contestar, em particular, e como questão prévia, a seguinte afirmação feita a págs. 7 do Estudo: *“as soluções encontradas decorrem de um amplo diálogo envolvendo todas as entidades”*.

Como se sabe, diálogo consiste num processo de comunicação multidireccional, no qual as opiniões dos vários intervenientes são ponderadas a fim de se alcançar uma solução que integre as várias perspectivas em presença. Não foi isso que ocorreu neste processo. Não foi a isso que se assistiu desde o início da discussão da CRIL, há vários anos atrás.

Na realidade, as soluções propostas pela CMA têm sido sistematicamente ignoradas – o que se revela particularmente grave em aspectos estruturantes do projecto, que condicionam, de forma decisiva, os seus impactes. Bastará comparar a solução “alterada”, agora apresentada, com as soluções propostas pela CMA – veja-se, nomeadamente, a apreciação do Estudo de Impacte Ambiental, de Janeiro de 2004, e o teor do ofício nº 520/GP/2004 (documentos que se juntam, com os nºs 3 e 4).

Vejamos as cinco questões que consideramos mais significativas a este respeito.

I
TRAÇADO E SOLUÇÃO CONSTRUTIVA

• **Traçado**

Neste domínio, a questão central a discutir está relacionada com a funcionalidade dos nós rodoviários da Buraca, Damaia, Venda Nova, Pontinha e Benfica, previstos no projecto, o respectivo papel na estrutura viária metropolitana, sub-regional e local e a acessibilidade proporcionada, aos concelhos da Amadora e Lisboa.

Assim o Nó da Buraca e o nó da Pontinha são nós do sistema viário principal metropolitano de ligação da CRIL com o IC 19 e IC16 respectivamente, sem acesso directo às áreas envolventes.

Os nós da Venda Nova e Damaia são nós de articulação entre a CRIL e a estrutura viária principal dos concelhos de Lisboa e da Amadora.

- Nó da Damaia

O nó da Damaia, asseguraria, de acordo com os PDM de Lisboa e da Amadora, as ligações à faixa urbana, estruturada pelo eixo viário - Estrada de Benfica (Bairros de Pedralvas e Stª Cruz de Benfica) e à faixa urbana central do Concelho da Amadora, estruturada pela Av Elias Garcia e Linha de Sintra, articulando-se com as zonas urbanas nascente e poente do concelho da Amadora, através do futuro eixo principal de atravessamento longitudinal N/S, nas Zonas Estratégicas de desenvolvimento urbanístico do Município.

Na solução ora apresentada, o Nó da Damaia, embora com uma nova geometria que procura reproduzir um pouco o desenho urbano apresentado pela CMA, continua a ser um meio nó, não contemplando todas as ligações. Mantêm-se, portanto, os inconvenientes já apresentados a este respeito, quer pela CMA, quer no próprio Estudo de Impacte Ambiental (EIA), quer no parecer da CA.

Permitimo-nos remeter, nesta matéria, para as conclusões sobre este Nó a págs. 6 a 8 do parecer da CMA sobre o EIA, apoiadas nos dados extraídos do próprio Estudo de Impacte, nomeadamente a seguinte:

4.9.1.3.

"(...)

Nesta fase, e no que respeita à acessibilidade local, a existência de apenas meio nó da zona da Damaia vai impedir o uso do trecho Buraca/Damaia para assegurar a racionalização do tráfego com origem/destino na zona da Damaia, implicando que a pressão que actualmente se faz sentir nas vias locais não diminua de forma tão expressiva quanto seria desejável, com a exploração da CRIL, pelo que os impactes positivos esperados serão aqui e neste caso, menos expressivos.

(...)"

Curiosamente, no Estudo ora apresentado para o nó da Damaia, aparece como "solução anterior" um nó completo (solução de 1996), em vez daquele que foi submetido a AIA.

- Nó da Venda Nova

O Nó da Venda Nova com o Nó de Benfica asseguram as ligações para Lisboa (Av. da Pontinha/Av. Lusíada e futura 3ª circular); para o concelho da Amadora (zonas de Alformelos/Falagueira).

No Nó da Venda Nova, embora o desenho apresentado seja inspirado na solução da CMA, continua a não ser aceitável a solução da Estrada da Correia, que passa em viaduto em frente dos prédios existentes – com os impactes negativos já referidos.

- Zona de Alformelos

Por outro lado, na zona de Alformelos, foi levantada ainda mais a rasante, o que acentua o "efeito de barreira". Na solução defendida pela CMA este troço da CRIL é desviado para a Rotunda de Benfica e sobreposta sobre o traçado do IC16. Esta proposta – de uma solução que é mais barata e resolve o problema dos residentes de Alformelos, que não ficam "emparedados" entre auto-estradas - também não teve resposta por parte do IEP nem do Governo (ver anexo 5).

• Solução construtiva

A nível da solução construtiva, a primeira diferença fundamental entre as soluções defendidas pelo Instituto de Estradas de Portugal (IEP) e pela CMA diz respeito à solução construtiva adoptada. A CMA defende, desde 1999, que a CRIL se desenvolva em túnel e túnel semi-aberto entre a Buraca e Alformelos,

atravessando as **Portas de Benfica** em túnel. Com esta solução, são eliminados os problemas que surgem devido ao viaduto, nomeadamente em termos urbanísticos, acústicos, ambientais, bem como as questões de marginalidade e a própria degradação do património edificado das **Portas de Benfica**.

Por outro lado, a solução em viaduto, tem um enorme e evidente impacte negativo e destrói visualmente o património conhecido por "**Portas de Benfica**". Remetemos, a este respeito, para as conclusões a págs. 11 do parecer da CMA sobre o anterior EIA

O IEP continua a não querer analisar esta solução, o que é de estranhar, uma vez que a mesma, para além de reduzir substancialmente a altura interior do túnel semi-aberto, porque este deixa de carecer de ventilação forçada, permite prescindir de iluminação artificial, melhorar as condições de segurança, na medida em que facilita os acessos em caso de emergência, e permite, ainda, eliminar o efeito de barreira criado pela solução em viaduto.

De salientar que, em 2 Agosto pp., a CMA apreciou uma "**Nota Técnica**" enviada pelo IEP/COBA, relativamente à construção do túnel desde a **Buraca** até **Alfornelos**. Nesse documento (anexo 4) provou-se, sem margem para dúvidas, que a solução da CMA é perfeitamente viável, quer técnica quer economicamente, apresentando custos globalmente inferiores e soluções estruturais mais vantajosas.

II
ACÚSTICA

Outro aspecto fundamental é o seu reflexo em termos acústicos. Com efeito, embora o Estudo admita que o Estudo de impacte era demasiado simplista e tenha corrigido a metodologia, realizando uma análise mais

aprofundada, com extensão do procedimento de modelação digital mais rigorosa a todo o traçado, (*embora sem utilização da norma de cálculo, Norma Francesa XPS-31-133, adoptada pelo IA e pela Comissão Europeia, para utilização em Portugal*), e incluindo a avaliação dos impactes na generalidade dos receptores sensíveis, a **legislação aplicável continua a não ser cumprida** – o que tem sido liminarmente rejeitado pelo Ministério do Ambiente noutros projectos.

Apesar da considerável profusão de mapas coloridos, reproduzindo condições de propagação sonora na vizinhança do traçado, **tal apresentação não se reveste de qualquer interesse nem acrescenta informação útil à análise em curso**, uma vez que, além de graficamente pouco clara em particular no que respeita à expressão dos edifícios expostos, é feita à cota de *1,5m*, (pág. VII – 8 do Projecto de Execução), **sem qualquer significado face ao problema em apreciação e contrariamente às recomendações aplicáveis, do Instituto do Ambiente e da Directiva 2002/49/EC, para elaboração de Mapas de Ruído estratégicos para aplicação local e nacional.**

Esta avaliação é completada com uma análise mais detalhada das condições acústicas previsíveis às cotas de interesse, em decorrência da aplicação das medidas de redução de ruído, em fachadas de edifícios expostos, seleccionados como representativos, ao longo do traçado.

Verifica-se que as **medidas de minimização de ruído** agora consideradas, representam uma **evolução tímida** da solução anteriormente submetida à discussão pública, embora incluam a consideração de uma nova secção de túnel de cerca de 200 m (Venda Nova), a aplicação de barreiras acústicas em diversas situações, com algumas secções de 4 e 5 m de altura, e a aplicação generalizada de revestimento de piso pouco ruidoso (BMB).

Não obstante estas medidas, e embora com adopção de um critério de -5 dB(A) para os benefícios da aplicação de camada de desgaste em BMB em

todo o traçado, (*manifestamente optimista quando comparada com betuminoso corrente de granulometria fina, em idênticas condições de conservação e desgaste*), não obstante dizia-se, o projecto continua a não alcançar o cumprimento do disposto no R.L.P.S, como determina a DIA no ponto **“36-Reformulação do Projecto de Acústica, de forma a dar cumprimento ao estipulado no RLPS”**.

Com efeito, embora sejam melhoradas as condições ambientais em algumas situações específicas, através de medidas minimizadoras, continua a constatar-se que existe uma série de situações em que, apesar da colocação de barreiras acústicas de altura considerável, **continua a não ser cumprida a legislação para zonas mistas, sobretudo nos pisos mais elevados.**

Acresce que, indo contra os critérios estabelecidos na lei e adoptados pelo I.A. nesta matéria, o projecto propõe, como medida minimizadora aplicável, o reforço do isolamento dos vãos de fachada dos fogos a proteger, através da aplicação de dupla caixilharia, com todos os inconvenientes que daí decorrem, como aliás explicita o próprio projecto (*vide pág. VII-21, Ponto 6.2.4 – Reforço do isolamento sonoro das fachadas*).

Assim, embora sem proporcionar a obtenção de critérios respeitando o R.L.P.S., o estudo, além de preconizar a instalação de mais de 11.000 m² de barreiras acústicas de diversos tipos, com custos estimados em primeira aproximação entre 2.000.000 e 3.000.000 Euros, **propõe a instalação de reforço isolante de fachadas em número considerável de fogos, sem a mínima avaliação quantificadora.**

Aliás esta avaliação poderia ter sido feita no âmbito do projecto agora apresentado, com utilização de ferramentas de cálculo correntes para estimação do número de habitantes afectados, ou de fogos necessitando de protecção de fachada, o que permitiria uma melhor avaliação dos custos

envolvidos, que deveriam incluir os elementos de ventilação natural complementares indispensáveis.

De acordo com o projecto de Protecção Acústica, (Ponto 7.1 – Barreiras Acústicas), e embora decorrendo de análises limitadas a 7 receptores considerados representativos do traçado da CRIL e a 4 receptores avaliados na Radial da Pontinha, é patente a **desadequação das medidas adoptadas, para grande número de pisos dos edifícios avaliados**, aliás bem expressa na referência a resultados, do próprio estudo.

O carácter redutor desta análise resulta claro do simples exame do traçado e da consideração, mesmo expedita, do elevado número de edificações de tipo idêntico aos edifícios usados como referencia, com o correspondente aumento do número de pisos e de fogos que continuam expostos a níveis sonoros fora dos limites regulamentares considerados. (O próprio projecto permite vislumbrar a magnitude deste problema, através observação das fig. 1, 2 e 3, pág. VII-57,58 e 59 – Ponto 7.3 Projecto de Execução, representativas das tipologias das edificações a proteger).

Acresce que, tendo em conta a natureza previsional da modelação acústica utilizada, as margens de segurança aplicáveis às parametrizações normalmente usadas, - efeito do revestimento do piso; eficácia das barreiras acústicas normais, ou especiais -, e a margem de erro do modelo (≈ 2 dB(A)), pode admitir-se que **o número de receptores efectivamente expostos a níveis não aceitáveis será superior ao resultante de uma primeira avaliação.**

Por outro lado, a solução do IEP mantém a solução em viaduto desde a Damaia, atravessando a Venda Nova e terminando no troço da CRIL já construído. Este viaduto encontra-se distanciado cerca de 10 m dos edifícios de Lisboa e 20 metros dos edifícios da Amadora, o que tem um enorme e evidente impacte urbanístico negativo. Por exemplo, destrói visualmente o

património conhecido por "Portas de Benfica". Remetemos, a este respeito, para as conclusões a págs. 11 do parecer da CMA sobre o EIA. Por outro lado, apresenta um enorme impacte negativo em termos acústicos.

Em síntese o próprio Estudo reconhece que **esta solução implica a violação da Lei do Ruído no que se refere aos limites previstos para as zonas mistas (cf. págs. 59 a 61 do Estudo). Efectivamente, esta solução implicaria a colocação de barreiras acústicas com 25 metros de altura nos troços em viaduto.**

Todavia, uma vez que não é tecnicamente viável esta situação, o Estudo acaba por admitir a necessidade de tratamento das fachadas dos edifícios afectados pela obra. O que significa que, **no exterior dos prédios, os limites da lei continuam a não ser respeitados.**

O Relatório afirma ainda que, caso a solução seja em túnel, o problema deixa de existir. Ou seja, o Estudo admite que **a solução em túnel é a solução preferencial em termos de minimização do impacte acústico, o que é demonstrado pela adopção do túnel na Venda Nova, tal como proposto pela CMA.**

De facto verifica-se que o tipo de problemas descrito desaparece completamente nas zonas afectadas pelos troços de túnel agora previstos no projecto, confirmando o interesse neste tipo de solução, como já expresso em anteriores propostas da C. M. Amadora, tomando lícita a conclusão que, **sem recurso a essa solução, não será possível garantir o cumprimento das exigências regulamentares aplicáveis, mantendo-se actual a conclusão expressa a pág.36 do Relatório da Comissão de Avaliação do E.I.A. de Fev. 2004 – "Tendo em conta que a envolvente do traçado é densamente urbanizada com edifícios que chegam a atingir 15 pisos, considera-se que as medidas de minimização incluídas no Projecto de acústica não minimizam os**

impactes identificados não permitindo o cumprimento dos limites estabelecidos no RLPS.”

III PATRIMÓNIO

- Aqueduto das Águas Livres

Um outro aspecto fundamental em que a CMA está em profundo desacordo com a solução apresentada pelo IEP é o facto do projecto propor a destruição de um troço do Aqueduto das Águas Livres, na zona da Buraca. É de sublinhar que a solução apresentada pela CMA permite preservar aquele troço do Aqueduto.

É curioso registar, a este respeito, que o parecer da Direcção-Regional de Lisboa do IPPAR (transcrito no parecer da CA, a págs. 19) refere que *“Em termos patrimoniais, o mais relevante impacte que o projecto do IEP implica é o corte inevitável dum trecho enterrado do Aqueduto das Águas Livres, na zona da Buraca/Pontinha, numa extensão de cerca de 180 metros”*.

Ora, o parecer do IPPAR baseia-se num **pressuposto errado** – o da impossibilidade técnica de uma solução que evite o corte do aqueduto. Na realidade, tal **atrocidade patrimonial** é totalmente evitável, como o demonstra o projecto defendido pela CMA.

Consideramos totalmente incompreensível que se persista em não querer avaliar tecnicamente a solução alternativa, preferindo-se, com uma **inqualificável ligeireza**, destruir uma peça do nosso património arquitectónico que é única a nível mundial e poderá ser classificada pela UNESCO, caso o *governo assim o requeira*.

Este aspecto já foi sobejamente notado por um conjunto de personalidades ligadas ao património, que chamam a atenção para o facto de, *“de acordo com a legislação em vigor é preciso provar que não existem alternativas viáveis à destruição do monumento para que ela possa ocorrer”* (cf. anexo 6 e artigos 48º e 49º da Lei nº 107/2001, de 8 de Setembro).

Um atentado deste tipo ao património é um acto indesculpável num Estado moderno, respeitador do direito internacional e comunitário em matéria de salvaguarda do património histórico-cultural.

- Portas de Benfica

É de referir que, no projecto do IEP, a CRIL se desenvolve em viaduto, entre o km 1+850 e o km 2+ 130, com uma plataforma de 33 metros, a uma altura de 12 metros, afastada 5m das Portas de Benfica, construção hoje aí existente que, como é referido, se trata do *“... único exemplar ainda restante dos postos aduaneiros que a Guarda Fiscal detinha ao longo da antiga estrada militar que constituía o limite externo da cidade de Lisboa”*.

A solução neste espaço específico apresentada pelo IEP, constitui verdadeiramente uma intrusão na paisagem urbana extremamente agressiva, eliminando definitivamente qualquer possibilidade de reabilitação de um espaço simbólico / memória *“da Lisboa e dos seus arrabaldes”*, hoje *“marco de passagem”* entre dois concelhos.

Acresce que esta solução cria uma situação, como a referida no EIA, de *“... Impossibilidade de desenvolver adequado tratamento paisagístico na zona inferior desta obra de arte devido a ensombramento, criando adicionalmente condições propícias à marginalidade”*.

199

Relativamente às questões anteriormente referidas importa salientar o seguinte.

A legislação em vigor (e basta reportarmo-nos à Constituição da República Portuguesa e à Lei de Bases da Política e do Regime de Protecção e Valorização do Património Cultural (Lei nº 107/2001, de 8 de Setembro) é bastante clara quanto ao grau de importância que as questões do património cultural devem merecer por parte do Estado, das Autarquias Locais e dos próprios cidadãos. O Estado e os Municípios estão, inclusivamente, obrigados a articular entre si a adopção de medidas e execução das providências necessárias à defesa e valorização do património cultural do povo português (cf. nºs 1 e 2 do artigo 93º da Lei acima referida).

Efectivamente, a salvaguarda do património cultural é mesmo uma das tarefas fundamentais do Estado (cf. alínea e) do artigo 9º e alínea c) do nº 2 do artigo 66º, ambos da CRP e artigo 3º da Lei acima mencionada). E a legislação é clara quanto aos princípios que devem nortear a política do património cultural. Destaquemos três:

- 1) **princípio da coordenação**, articulando e compatibilizando o património cultural com as restantes políticas que se dirigem a idênticos interesses, tais como a política de ordenamento do território e de ambiente,
- 2) **princípio da prevenção**, impedindo, mediante a instituição de organismos, processos e controlos adequados, a desfiguração, degradação ou perda de elementos integrantes do património cultural;
- 3) **princípio da responsabilidade**, garantindo a prévia e sistemática ponderação das intervenções e dos actos susceptíveis de afectar a integridade dos elementos integrantes do património cultural.

Claramente, neste processo da CRIL, todos estes princípios estão a ser violados. De referir que a Lei também consagra que todos têm o dever de defender e conservar o património cultural, impedindo, no âmbito das

suas faculdades jurídicas próprias, em especial, a destruição, deterioração ou perda de bens culturais (nº 2 do artigo 11º).

Faculdades que os interessados na preservação destes bens, que são testemunhos da nossa história e cultura, irão, certamente, utilizar.

**IV
PAISAGISMO**

No ponto de vista paisagístico a solução agora proposta para o traçado da CRIL, no sublanço em questão, embora apresente alguns aspectos melhorados (que constam todos eles das recomendações da CMA) continua a prever o troço Damaia – Portas de Benfica – Venda Nova em viaduto numa zona densamente urbanizada, passando o tabuleiro, nas situações mais melindrosas, a cerca de 10 a 20 metros das construções existentes.

Em termos gerais, a construção de uma via com as características da CRIL deveria, em nosso entender, constituir uma oportunidade única de estabelecer um ESPAÇO-CANAL, integrado num conceito mais vasto de CORREDORES VERDES que correspondessem a uma estrutura ecológica urbana capaz de minimizar os efeitos “perversos” de uma densidade habitacional muito elevada e com muito baixo índice de espaços verdes por habitante.

Foi nesse sentido que a CMA tem vindo a propor, para além de outros aspectos viários, urbanísticos, patrimoniais e paisagísticos de muita importância, uma solução em túnel não completamente fechado que, anulando os efeitos negativos do ruído, (que a solução apresentada pelo IEP não consegue resolver) promoveria também a criação de um ESPAÇO-CANAL de elevado interesse ecológico, capaz de suportar também um conjunto de equipamentos lúdicos de forma a minimizar as carências existentes na zona.

Esse ESPAÇO-CANAL que poderia garantir cerca de 70% de áreas permeáveis, daria forma a um programa contínuo de arborização que permitisse uma rápida obtenção de uma “massa verde”, ajustada às dimensões dos espaços disponíveis ao longo da CRIL com recurso, na sua maioria, a espécies vegetais autóctones, ou exóticas compatíveis e não infestantes.

No que se refere ao ramo de Alformelos, a **solução proposta pela CMA que suprime o traçado da CRIL nesta zona, ligando-a ao nó da Pontinha pela rotunda de Benfica – Radial da Pontinha – permite a criação de uma vasta zona verde equipada que julgamos ser de grande importância para as áreas urbanas adjacentes.**

Passando agora a comentar os aspectos particulares referidos no Estudo Ambiental de Alterações ao Projecto no tocante ao tratamento paisagístico de um conjunto de áreas consideradas como mais significativas, julgamos que:

- a) As soluções formais indicadas poderiam ser melhor desenvolvidas e integradas na malha urbana existente, nas situações em que isso seja possível, recorrendo, no que se refere ao elenco florístico, a um **maior emprego de espécies autóctones** no sentido da criação de “matas urbanas” capazes de elevar o valor ecológico e paisagístico de todo o conjunto.
- b) A solução apresentada para a integração das antigas Portas de Benfica, é um exemplo do **“brutalismo” do viaduto proposto, que se sobrepõe completamente à paisagem existente, tornado este conjunto arquitectónico perfeitamente patético.**
- c) Sobre as outras zonas propostas também muito se poderia dizer, só que, não estando patente o conjunto do projecto, bem como uma explícita delimitação da área da intervenção paisagística, parece-nos ineficaz adiantar comentários parcelares sem conhecer o todo.

d) No que se refere aos equipamentos propostos no túnel de Benfica, no troço da freguesia da Buraca, julgamos que o seu programa deveria, aliás como o próprio estudo indica, ser objecto de discussão prévia com a autarquia. No entanto, a **organização espacial proposta**, que segrega a área infantil/juvenil da área de estadia, representa um **exemplo do que não deve ser feito neste tipo de equipamentos**, onde a integração dos adultos com as crianças promoverá um melhor controlo por parte dos acompanhantes e estimulará a convivência entre as diversas classes etárias, utentes deste tipo de espaços.

Podemos assim concluir que:

- 1- A solução estudada pelo IEP não corresponde, em termos ambientais e paisagísticos, aos interesses da população local, dado não resolver os aspectos de poluição sonora que são fundamentais numa zona essencialmente residencial, não permitir a salvaguarda de todos os aspectos patrimoniais envolvidos, comprometer ainda mais a densidade construída da zona com a criação do troço em viaduto e não promover, no seu todo, a **criação de um ESPAÇO-CANAL capaz de elevar o interesse paisagístico das áreas marginais a esta tão importante infra-estrutura viária.**

- 2- A solução proposta pela CMA, pelo contrário, resolve todos os aspectos envolvidos e em particular o controlo do ruído, podendo vir a criar cerca de **40 ha de novos espaços verdes com diversos equipamentos recreativos, culturais e desportivos, constituindo assim um importante alicerce para a estrutura ecológica das duas cidades – Lisboa e Amadora – que se “abraçam” nesta zona.**

V

ANÁLISE CUSTO / BENEFÍCIO

Por fim, tal como já referido a págs. 17 e 18 do parecer da CMA sobre o EIA, não foi até agora apresentada uma análise custo/benefício das várias soluções em presença, em termos urbanísticos e económico-sociais.

Não foi apresentada, designadamente, uma análise do ponto de vista do interesse estratégico:

- **de planeamento regional**, associado à criação de oportunidades de Renovação e Qualificação urbanísticas de um concelho com 180.000 habitantes, na área central metropolitana;
- **de gestão e distribuição racional das circulações rodoviárias no espaço sub-regional e num importantíssimo sector urbano**, afectadas nesta solução pela manutenção de circulações indesejáveis de atravessamento (veículos ligeiros e sobretudo pesados de serviço às áreas industriais) no interior das malhas urbanas.
- **de renovação e requalificação urbanística de uma área urbana importante - área residencial e industrial da Venda Nova/Damaia com cerca de 25000 habitantes e 9000 postos de trabalho (existentes e previstos) cuja concretização com os padrões de qualidade exigíveis numa área contígua à capital, depende estreitamente das condições de acessibilidade a nível regional.**

Sem essa análise dificilmente poderão ser ponderados todos os impactes relevantes deste empreendimento e corre-se o sério risco de, ao que tudo indica, o governo optar por uma solução que **põe em risco a qualidade de vida das populações, a economia global da solução e a própria imagem do país.**