

*Câmara Municipal da Amadora*  
Presidência

IA Instituto do Ambiente		
PRES.	<input type="checkbox"/>	VVFS <input type="checkbox"/>
VPLG <input type="checkbox"/>		
ASSESSORIA:		
SACI	DAIA <input checked="" type="checkbox"/>	GDQA <input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA <input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR <input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI <input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>	
OUTROS:		

Exmo. Senhor  
Presidente do Instituto do Ambiente  
Dr. João Gonçalves  
Rua da Murgueira, 9/9A  
Zambujal  
2721-865 Amadora

by D...  
K...  
27.1.2005

N/Ref<sup>o</sup>

047

GP/2005

**Assunto:** IC17 – CRIL, Sublanço Buraca/Pontinha (incluindo ligações):  
Apreciação da “Informação Adicional” ao Projecto de Execução.

Analisados os elementos enviados a coberto do V. ofício ref<sup>a</sup> Circ. 826-05/SACI-DAIA, de 17 de Janeiro de 2005, temos por pertinente apresentar os seguintes comentários à matéria em referência.

Vemos, com agrado, que, ao fim de cinco anos, o IEP acolheu algumas alterações propostas pela Câmara Municipal da Amadora (CMA) e que são, agora, consideradas pelos próprios técnicos do Instituto de Estradas de Portugal (IEP) como boas soluções – por exemplo, a solução apresentada para a Damaia, as Portas de Benfica e Alfovelos. Todavia, constatamos que a **documentação ora apresentada pelo IEP** não é mais do que um conjunto de justificações às contestações apresentadas pelas várias entidades no âmbito da consulta pública, **não acrescentando nada de relevante em termos de projecto.**

Com efeito, o IEP recusa-se a considerar seriamente o traçado apresentado pela CMA como uma alternativa viável, rejeitando-o com uma argumentação o mais ligeira possível. Esse exame superficial é patente porque o IEP ainda não

*Câmara Municipal da Amadora*  
Presidência

entendeu uma série de aspectos fundamentais do projecto. O exemplo mais visível será, porventura, o troço Buraca-Alfornelos, que não é constituído por um único túnel totalmente coberto, mas diversos troços em que alternam zonas cobertas com zonas semi-abertas. Esta solução tem evidentes benefícios ao nível da segurança, ventilação e iluminação natural, permite ligações pedonais e circulação automóvel entre freguesias (Damaia e Benfica) e apresenta, ainda, custos mais reduzidos do que a solução do IEP – o qual, algo incompreensivelmente, assim não o concluiu.

Salientamos que, contrariamente ao que é afirmado na "Informação Adicional", a págs. 11, **a CMA sempre esteve disponível para discutir o projecto** – basta ver a quantidade de documentação produzida e remetida às instâncias competentes. Aquilo que os factos demonstram é precisamente o contrário: **que a COBA e o IEP se recusaram a discutir as propostas alternativas apresentadas pela Câmara, de uma forma séria e não dogmática.**

**Permanecem, assim, por resolver um conjunto de aspectos que a CMA considera indispensáveis para a concretização do projecto.**

O primeiro é a questão do **AQUEDUTO DAS ÁGUAS LIVRES**. Efectivamente, na solução ora apresentada, continua a ser demolido um troço do monumento. Ora, esta situação, já de si é totalmente incompreensível, torna-se ainda mais chocante quando constatamos que **o IEP considera viável a solução da CMA que permite preservar a integridade do monumento**, como se refere a págs. 4 do documento analisado:

**"A construção da CRIL em túnel considerando a inclinação máxima recomendada internacionalmente, permitindo, em teoria, preservar a**

*Câmara Municipal da Amadora*  
Presidência

**estrutura enterrada do Aqueduto das Águas Livres, é uma solução possível de ser encarada (...)"**

Havendo uma solução que permite a preservação do monumento, a **legislação** que oportunamente já invocámos (cf., nomeadamente os artigos 48º e 49º da Lei nº 107/2001, de 8 de Setembro) **obriga a desenvolver uma solução compatível** com essa possibilidade.

Todavia, o que o IEP faz é descartar de ânimo leve a solução proposta pela CMA, com uma argumentação, no mínimo, pitoresca. O IEP refere, em especial, que a estrutura do Aqueduto é de "alvenaria de pedra pobre e que se encontra em mau estado, tendo-se concluído que, dada a precariedade da actual estrutura enterrada do túnel, não se conseguia garantir a manutenção e preservação da estrutura do aqueduto." (págs. 4 e 5 do documento analisado). A CMA disponibiliza-se, desde já, para apoiar tecnicamente o trabalho que seja necessário para o efeito.

De resto, toda a análise que o IEP faz à proposta da CMA para salvaguarda do Aqueduto é uma avaliação muito superficial. As inclinações apresentadas não correspondem minimamente à verdade; os impactes que o IEP refere existirem nos nós da Buraca são, na realidade, mínimos; só há reperfilamento de um dos ramos e alteração de alguns metros no troço existente da CRIL; não há interferência nas obras de arte existentes.

No que se refere ao **NÓ DA DAMAIA**, o IEP persiste em apresentar um nó incompleto, apesar de, já no primeiro relatório do Estudo de Impacte Ambiental, a COBA e o IEP afirmarem que a redução das faixas de rodagem apresenta problemas de segurança, compromete a fluidez e a capacidade de escoamento e põe em causa o próprio PDM de Lisboa. **A CMA insiste na necessidade de**

**um nó completo, lamentando que a Câmara Municipal de Lisboa ponha em causa os seus próprios instrumentos de gestão territorial.**

De salientar que a **solução do IEP apresenta um sério problema de segurança no ramo do Nó da Buraca sentido Pontinha**, cuja via de aceleração "morre" dentro do túnel, perigo potenciado pela transição de luminosidade. Esta é uma situação tão perigosa que consideramos tecnicamente indefensável e é verdadeiramente espantoso que apareça num projecto que se pretende credível. **A CMA responsabiliza desde já o IEP pelos danos que eventualmente daí possam surgir, caso esta solução avance – hipótese em que não acreditamos.** De referir que, na solução da CMA, esta via estaria ligada a uma vida de desaceleração para saída no nó da Damaia, não causando qualquer problema.

Quanto às **PORTAS DE BENFICA**, o IEP continua a defender a solução em viaduto, com todos os impactes altamente negativos que já demonstrámos. Não podemos deixar de registar a nossa perplexidade perante a apologia do viaduto como forma de melhorar o ambiente e dignificar o espaço. Será alguma nova corrente urbanística?! Esta linha de argumentação faz-nos temer seriamente pelo futuro das nossas cidades!

Por outro lado, **não se percebe como, sem qualquer alteração no projecto que justifique uma redução significativa nos níveis de ruído, o IEP considera que está a cumprir a lei.** Tudo aponta para que tenha havido uma avaliação tecnicamente pouco séria, em que é evidente a discrepância entre os dados de base apresentados no Relatório de Outubro de 2004 e na presente documentação – o que compromete a credibilidade técnica que um estudo destes deveria ter.

126

*Câmara Municipal da Amadora*  
Presidência

Salientamos, ainda, que a **solução construtiva da CMA responde a todas as normas e recomendações técnicas, em vigor e em projecto** (o que, aliás, é demonstrado no próprio parecer do técnico espanhol), embora, uma vez mais, reiteremos que não se trata de um túnel totalmente coberto mas de um túnel semi-aberto, onde as normas não se aplicam. Por fim, em termos de custos de construção e exploração, **a solução da CMA**, contrariamente ao que é dito, é **mais económica**, dado que não existem sistemas de ventilação forçada e iluminação artificial, oferecendo, ainda, menor perigo em caso de incêndio. Além disso, uma vez que não existe sistema de ventilação forçada, o *gabarit* é inferior, o que permite não interferir com o Caneiro de Alcântara.

Por último, é de referir que o IEP continua a "emparedar" a **FREGUESIA DE ALFORNELOS**, porque mantém a construção de duas vias em torno da Freguesia, com todos os inconvenientes ambientais já apresentados, nomeadamente impactes em termos de ruído sobre a Escola e as habitações.

Também aqui **o parecer da CMA é ignorado sem qualquer fundamentação**. O traçado alternativo, que foi apresentado em Junho à Administração do IEP e ao Governo, reduz 1.200m de traçado em 3.000 de via, eliminando a construção de um troço com obras de arte e em que é necessário proceder-se a expropriações e demolições de edifícios.

Consideramos que **os projectos deveriam ser profundamente avaliados comparativamente de forma ampla e global, em termos de custos e benefícios**, não se reduzindo a apreciação à mera contabilidade de viaturas num estudo de tráfego. **O IEP**, com a postura irredutível que tem vindo a assumir, **está a contribuir para o dispêndio irreflectido de dinheiros públicos**, que correm o risco de ser "esbanjados" de ânimo leve em projectos mal concebidos e com maiores impactes negativos do que benefícios para as

*Câmara Municipal da Amadora*  
Presidência

populações. De referir, a este respeito, que, em nosso entender, a construção de uma via com as características da CRIL deveria inclusivamente constituir uma oportunidade única de estabelecer um espaço-canal coerente que correspondesse 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. Em vez disso, o projecto do IEP apresenta algumas intervenções paisagísticas desgarradas e que não representam um verdadeiro projecto de inserção da via em meio urbano.

Em síntese, e repetindo aquilo que já foi dito até à exaustão, a Câmara Municipal da Amadora, **embora reitere a necessidade da construção desta via, discorda terminantemente da solução apresentada.** Nesta conformidade, a Câmara considera fundamental que o projecto definitivo cumpra as seguintes condições:

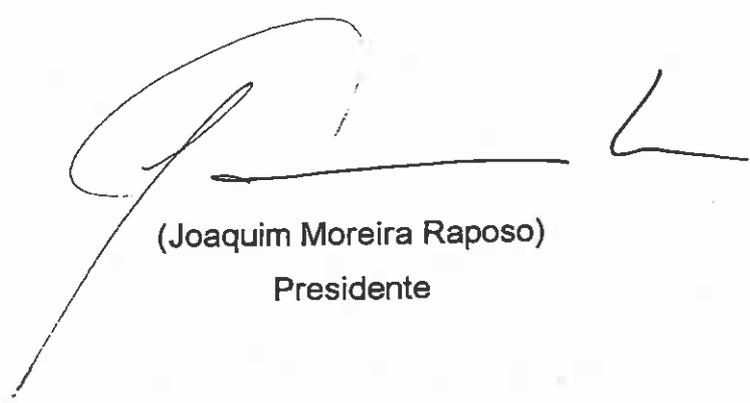
- 1) **Atravessamento em túnel da zona das Portas de Benfica** (e não em viaduto, como o IEP propõe), pois essa é a única solução construtiva que permite cumprir as condicionantes estabelecidas na Lei do Ruído;
- 2) **Eliminação do troço do IC17 junto à Escola Secundária de Alfornelos**, desviando-o para a Rotunda de Benfica e sobrepondo-o sobre o traçado do IC 16, o que permitirá evitar o "emparedamento" desta freguesia e resolver o problema das acessibilidades locais ao bairro da Venda Nova;
- 3) **Preservação da integridade do Aqueduto das Águas Livres.**

Reiteramos a nossa total disponibilidade para, em conjunto com todas as entidades envolvidas neste processo, encontrar a solução que melhor garanta a qualidade de vida das populações, assegure a economia global da solução e

*Câmara Municipal da Amadora*  
Presidência

salvague a própria imagem do país. Assim haja a abertura necessária para discutir as questões de forma séria e receptiva.

Com os melhores cumprimentos,



(Joaquim Moreira Raposo)  
Presidente

Amadora,

25 JAN 2005

Em anexo:

- Parecer da CMA ao Estudo de Impacte Ambiental;
- Apreciação da CMA do "Estudo ambiental das alterações ao projecto"