

**EIA-Prolongamento da Linha Vermelha entre São Sebastião e Alcântara  
do Metropolitano de Lisboa**

Consulta Pública 2022-04-21 e 2022-06-02

**CONTRIBUTO PARA A CONSULTA PÚBLICA**

No seguimento da colocação online, para consulta pública no site Participa.pt, dos documentos relativos ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projecto de prolongamento da Linha Vermelha, designadamente o Resumo Não Técnico (volume 1), o Relatório Síntese (volume 2 e aditamento) e os Anexos Temáticos/Estudo de Impacte Ambiental (volume 3), peças escritas e desenhadas (volume 4 e impactes no uso do solo, património, etc.), segue o contributo desta Associação de cidadãos, militantes apenas por uma causa: Lisboa.

**1. Do traçado escolhido:**

Manifestamos a nossa perplexidade por o traçado em apreço (com novas estações em Amoreiras, Campo de Ourique, Infante Santo e Alcântara) ter escolhido construir - em vez de uma alternativa menos intrusiva e em nada disruptiva - sob um jardim histórico, sob um complexo histórico-arquitectónico de relevância nacional, naquilo que ao senso comum se configura como uma solução perigosa, com graves repercussões na paisagem, na cidade consolidada, no Património, que é de todos, e de eficácia duvidosa enquanto maximizadora do transporte público, nada consentânea, aliás, com o premissa que se invoca para efeitos da angariação de fundos europeus – a eficiência energética.

**Pergunta-se:**

*Fará sentido construí-se uma estação ao início da Av. Infante Santo, quando está a ser construída uma outra estação, e de grandes dimensões, na Estrela? E daí fazer-se a mais do que óbvia ligação Estrela – Alcântara-Mar, em que se previa que o metro saísse do muro da Av. 24 de Julho/ Rua Tenente Valadim, “o muro dos murais”, para se cruzar com a estação ferroviária, assegurando assim um verdadeiro interface com a linha de Cascais, que está prometido e estudado há décadas? Qual a verdadeira razão para se ter colocado de lado essa alternativa, o recente Hospital da CUF?*

*Fará sentido estropiar-se um jardim histórico, o Jardim da Parada, para a construção de uma estação, quando o local mais apropriado e já devidamente estudado é junto aos Prazeres, para daí sair o metro, cruzando a Avenida de Ceuta, em direcção da estação ferroviária do Alvito?*

*Porque razão se abandonaram as alternativas evidentemente mais adequadas do ponto de vista da circulação das pessoas e bastante menos intrusivas em termos de “disrupção” da paisagem e da cidade?*

*Com a proposta agora em discussão pública, não se estão a desrespeitar anteriores planos, assinados e anunciados pela tutela e CML?  
Estará a solução ora apresentada em sintonia com o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, aprovado em Resolução do Conselho de Ministros de 2002?*

*Com vão os moradores da zona Sul do Alvito ser fortemente afectados não só com a inevitável demolição de muito do edificado ali existente, mas também pelo novo obstáculo, pela barreira visual e física que irá ser uma realidade entre eles e a Rua de Alcântara, i.e., com a nova estação e os viadutos e escadas que ali irão nascer?  
E os novos acessos rodoviários à Ponte, serão como e onde?*

*Há alguns estudos sobre as vantagens e desvantagens da linha de metro ligeiro de superfície e a extensão da linha vermelha até Algés?  
Onde está o Plano de Urbanização de Alcântara de 2015?  
Qual o entendimento do ML sobre interfaces? Onde é que Alcântara-Terra liga com a nova estação? Alcântara-Mar? Vamos ter novos passadiços como o de má memória que acabou por ser retirado, sem nunca ter servido para nada?*

*E parques de estacionamento dissuasores para quem chega e sai da futura estação? Alcântara-Terra está condenada a ser mera estação para transporte de mercadorias? Pretendem demoli-la? Em que fica a Linha de Cintura?*

*Será este projecto consentâneo com o espírito e o enumerado do Plano Director Municipal de Lisboa de 2012? É compatível com o “Corredor Verde” da Avenida de Ceuta?*

## 2. Da destruição de um jardim histórico

O Jardim Teófilo Braga, vulgo Jardim da Parada, concebido em 1884, tem um rico património arbóreo (cerca de 100 árvores, entre elas várias *Ginko biloba*, uma grevília de grande porte – a abater, lódãos-bastardos, palmeiras das Canária, etc.), possuindo mesmo árvores classificadas de Interesse Público (2 metrosíderos, 1 cipreste mexicano, 1 sequóia).

Pois bem, é exactamente aí que se pretende agora construir a estação de metro de Campo de Ourique, 2 “poços de ataque”, túneis de acesso a passageiros e dois elevadores (“minimalistas”) à superfície, bem como montar os estaleiros da obra, pelo que, inevitavelmente, serão abatidas árvores para a construção ser feita, apontando os estudos agora divulgados para o abate de 13 árvores.

Curiosamente, os mesmos documentos apontam para a fase de obra, como sendo aquela em que se poderá dizer, com certeza absoluta, quais as árvores que serão (foram) abatidas e qual o grau de impacte em todas as outras, a começar pelas árvores classificadas. Por conseguinte, as considerações tidas no parecer do paisagista Sidónio Pardal são apenas do foro virtual, o que em nada abona quanto à boa-fé deste estudo.

*A este propósito gostaríamos de conhecer os pareceres do ICNF, no âmbito das suas competências quanto à garantia de intocabilidade das árvores classificadas, da CML e da Junta de Freguesia de Campo de Ourique.*

3. De se colocar em risco um conjunto histórico-arquitectónico-patrimonial da importância das Necessidades, Palácio das Necessidades incluído (extremo sudeste), o Largo do Rilvas, a fileira de casas de função no Largo das Necessidades e o jardim-miradouro Olavo Bilac, onde, para lá do evidente impacto na fase de obra, com o esventramento do subsolo, previsível morte de árvores, implicações na estrutura dos edifícios circundantes, a começar pela do próprio Palácio, obras profundas no miradouro e fonte, por força da saída em viaduto dali para o baluarte, e no pós-obra com a permanente vibração decorrente da passagem das composições do metro.

São riscos desnecessários, facilmente evitáveis se se optasse por uma das alternativas por nós referidas no preâmbulo.

*Igualmente, gostaríamos de conhecer os pareceres da DGPC, no âmbito das suas competências quanto à garantia de intocabilidade dos bens classificados, da CML, acerca dos bens inscritos em sede de Plano Director Municipal, e das Juntas de Freguesia da Estrela e Alcântara.*

#### 4. Da “eficácia” do transporte público:

Manifestamos a nossa surpresa por, aparentemente, o Metropolitano e a respectiva tutela, terem colocado de parte, enquanto objectivo estratégico, a ligação directa do metropolitano a Alcântara-Terra e à linha comboio de Cascais, objectivo que esteve sempre presente nos estudos levados a cabo por Governo e CML ao longo de décadas, desde os planos de urbanização para a zona e ao próprio Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa.

Custa-nos a crer nas justificativas apresentadas para essa declinação: a extensão do metro a Alcântara-Mar ao longo de toda a Av. Infante Santo será inviável por causa da pendente que a avenida apresenta, porque seria uma solução muito mais dispendiosa e porque a procura de passageiros que provocaria será sempre muito inferior à procura gerada pela solução da estação agora proposta em Alcântara, a sul da Tapada da Ajuda.

Além disso, a opção em apreço torna a estação do Alvito redundante em termos ferroviários, passando-a apeadeiro de uma futura linha de metro (ligeiro, espere-se!) de superfície, Tapada da Ajuda (!) e Monsanto (!) adentro, quiçá motivo de preocupação para os nossos concidadãos daqui por 50 anos.

São justificativas difíceis de aceitar, dado que o caso da estação do Terreiro do Paço foi a prova de que a engenharia resolve qualquer problema, assim haja vontade política e disponibilidade financeira para o conseguir.

Uma extensão da linha vermelha que não cruza em rede as linhas férreas já existentes, antes cria novas estações terminais, não nos parece ser a escolha mais acertada e um contrassenso ao propósito defendido pelo próprio Metropolitano no seu site: “ser o eixo central da mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa”, facto agravado pela omissão que os documentos apresentam em termos da criação de parques de estacionamento dissuasivos para os “milhões” de pessoas que irão acorrer à futura estação terminal...

### 5. Do impacto no património:

Este projecto de extensão da linha vermelha destrói património, põe em perigo outro tanto e falsifica outro ainda.

Este projecto implicará o abate de muitas dezenas de árvores, inclusivamente de árvores classificadas e condenará a prazo outras tantas, por força do impacto negativo nas respectivas raízes. O número final de árvores a abater não é conhecido, o que só agrava a situação. O património arbóreo que será abatido e mutilado constitui um rude golpe na argumentação de que este projecto contribuirá para uma melhoria ambiental generalizada e para a eficiência energética da cidade.

Este projecto implicará a demolição de uma dezena de edificações na Alcântara histórica, da cidade consolidada, e, provocará sérios danos na saúde estrutural de uma série de edifícios de grande porte, ao longo do seu traçado, com especial implicações no conjunto monumental das Necessidades, palácio incluído, por força das vibrações que a circulação do metro gerará, não estando garantida a estabilidade do jardim-miradouro e fonte monumental respectiva durante a construção do túnel.

Este projecto implicará a demolição de parte do que resta do baluarte do Livramento, e a desconstrução completa da outra parte (troço da muralha e guarita), para restauro e futura remontagem. O facto de o baluarte não ser classificado de interesse público nem ser monumento nacional não justifica esta lamentável falsificação histórica.

### 6. Do impacto na paisagem:

Pode ler-se no “Estudo Prévio, Resumo Não Técnico” e no “EIA-Estudo Prévio” que este projecto provocará uma inevitável “disrupção da paisagem”. Mais, que “não existem impactes positivos nas componentes estrutural e cénica da Paisagem”, nomeadamente nem no sistema ecológico, nem ruído, vibrações, impermeabilização, afectação das águas pluviais, uso dos solos, recursos hídricos subterrâneos.

Mesmo do lado da Rua do Alvito, acessos à ponte, embora pareça que o impacto será menor por ser uma área “livre”, o impacto da nova estação, com 21 metros de largura, será fortíssimo, até pela simples razão de que terá de haver uma profunda remodelação na malha dos arruamentos.

Terminamos questionando quem de direito, como é possível que em pleno século XXI, numa época em que o sistema de transportes é indissociável do Urbanismo, do Paisagismo, do Património, do Sistema de Vistas, do Ecosistema, etc., uma empresa pública de transportes da capital de um país da União Europeia queira promover um projecto de extensão como o presente, que a ser concretizado agredirá de forma irreversível o nosso quotidiano em cada uma das componentes acima referidas.

Não é aceitável que se afirme no presente estudo que “os impactes ambientais, no património cultural e socioeconómicos são, na fase de construção e sem a implementação de medidas de minimização, muito negativos (...)” ou que “os impactes positivos do projeto na fase de exploração verificam-se a nível socioeconómico (...)”, e depois se opte por este projecto, remetendo para o lixo as alternativas Estação Prazeres com ligação à estação ferroviária do Alvito, e Estrela até Alcântara-Mar, muito mais sustentáveis do ponto de vista ambiental e da eficácia energética.

Muito menos aceitável é dizerem-nos que este projecto tem que ser feito rapidamente porque o PRR está muito atrasado em termos das candidaturas nacionais aos fundos, ou seja, que não importa se um projecto é mau, desde que se consigam esgotar os fundos rapidamente. Faz-nos recuar aos primeiros QCA e aos programas de distribuição de fundos de então, em que abundaram exemplos tristes a vários níveis, da Indústria à Agricultura, do Social à Cultura.

Consideramos que é muito mau sinal que 30 anos depois se repitam os mesmos erros desses QCA.

Há que utilizar os fundos do PRR com projectos que façam jus ao espírito do mesmo, com a cumplicidade das populações e não promovendo o confronto, destruindo a paisagem e a cidade consolidada, só porque há que usar as verbas rapidamente, não interessa com quê.

Lisboa, 31 de Maio de 2022.

A Direcção