

Relatório da Consulta Pública
do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE)

Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz "Aquaterra Masterplan"

SCJCKL, S.A.

RECAPE 1683/2024

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P.

Fevereiro 2024

ÍNDICE

1. Introdução
2. Período de Consulta Pública
3. Publicitação
4. Proveniência e Quantificação das Exposições Rececionadas
5. Análise das Exposições Rececionadas
6. Conclusões

Anexo I - Exposições Rececionadas

Relatório de Consulta Pública do
Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE)
Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz "Aquaterra Masterplan"

1. Introdução

Em cumprimento do preceituado no n.º 6 do artigo 20º do Decreto-Lei n.º Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, procedeu-se à Consulta Pública do RECAPE Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz "Aquaterra Masterplan", da SCJCKL, S.A..

2. Período de Consulta Pública

Considerando que o Projeto se integra na alínea b) do nº 10 (Operações de Loteamento) do Anexo II, do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, a Consulta Pública decorreu durante 15 dias úteis, tendo o seu início no dia 01 de fevereiro de 2024 e o seu termo no dia 21 de fevereiro de 2024.

3. Publicitação

Os elementos constantes do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução, foram disponibilizados para consulta no portal Participa (<http://participa.pt/>).

A divulgação desta Consulta foi feita por meio de afixação de edital na Câmara Municipal de Oeiras, União das Freguesias de Carnaxide e Queijas, na Agência Portuguesa do Ambiente e Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P..

4. Proveniência e Quantificação das Exposições Recebidas

Durante o período de consulta pública foram rececionadas 5 (cinco) participações, das quais 2 (duas) provenientes de Entidades:

- Evoluir Oeiras Associação
- REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.

e 3 (três) participações provenientes de cidadãos.

As participações rececionadas apresentam a seguinte classificação:

Concordância	1
Discordância	2
Geral	1
Sugestão	1

As participações encontram-se em anexo ao presente Relatório, do qual fazem parte integrante.

5. Análise das Exposições Recebidas

Discordância

Os fundamentos apresentados são os seguintes:

- Uma parte do terreno onde se prevê construir e modelar os terrenos é Reserva Ecológica Nacional (REN), o que inviabilizaria parte da intervenção proposta;
- A edificação em REN ocorre em áreas de máxima infiltração e áreas com risco de erosão, o que é compreensível dado estar-se nas cabeceiras da ribeira da Outurela, o que significará efeitos negativos no desequilíbrio hídrico e na escorrência para jusante, afetando Miraflores e a baixa de Algés;
- O projeto não apresenta informação detalhada sobre o impacte cumulativo muito significativo que será gerado com o acréscimo do tráfego estimado com o projeto numa zona já de si fortemente urbanizada.

Prevê-se um aumento de tráfego automóvel significativo, causado pelo aumento de mais 1.958 automóveis em hora de ponta de manhã e 2.075 automóveis em hora de ponta da tarde todos os dias úteis, e uma média de mais 1.648 automóveis por hora ao longo do dia, durante os dias úteis, de acordo com a adenda ao Estudo de Tráfego apresentado;

- Considerando o aumento de tráfego previsto, este irá gerar mais ruído, consumir mais energia e gerar mais emissões de dióxido de carbono (CO₂) e de gases poluentes, nomeadamente monóxido de carbono, óxidos de azoto e partículas finas PM_{2,5} e PM₁₀, com impactos muito negativos na saúde das populações envolventes, irá exigir uma maior impermeabilização, escavação e modelação dos terrenos para os edifícios e criar infraestrutura rodoviária que ainda prevê estacionamento para mais 3.713 automóveis na área do loteamento (216 em estacionamento na rua e 3.497 em parques de estacionamento a construir);
- O projeto carece de informação técnica sobre o modo como o projeto imobiliário desenvolvido poderá ser articulado com transportes públicos, procurando deste modo também analisar a necessidade de descarbonizar e incentivar a utilização de transportes públicos alternativos e com menor impacte ambiental;
- O projeto não apresenta informação técnica que suporte a análise do impacte cumulativo na qualidade do ar numa zona já fortemente urbanizada e com tendência a aumentar os níveis de poluição do ar;
- O aumento de congestionamento por via do tráfego rodoviário também estará associado ao aumento do perigo rodoviário gerado na rede viária envolvente, com vários pareceres negativos inclusive da Infraestruturas de Portugal (IP, S.A.) devido ao túnel de acesso previsto à Estrada Nacional 117 e à rotunda da Quinta do Salrego. O parecer desfavorável da IP e a proposta de uma microsimulação de tráfego recomendado pelo IMT demonstram que há problemas muito relevantes com um projeto desta dimensão;
- O projeto não apresenta informação técnica sobre quais as medidas compensatórias significativas a executar na área de urbanização face ao impacte da construção da urbanização

e respetivos acessos. Essas medidas compensatórias deveriam incidir sobre os fenómenos relacionados com as alterações climáticas (considerar os cenários cada vez mais recorrentes de precipitações muito intensas em curtos períodos de tempo, análise de projetos de drenagem considerando períodos de retorno elevados, análise de viabilidade de instalação e criação de bacias de retenção e infiltração, etc.);

- Os estudos adquiridos pelo Município de Oeiras à Universidade de Lisboa a propósito do Plano de Adaptação às Alterações Climáticas não foram utilizados em fase nenhuma do processo, sendo os mesmos de 2019;
- Não foi considerado o papel da biodiversidade na capacidade de adaptação dos territórios, pelo que quanto mais natural a zona (com prados, matos e arvoredo autóctone) mais se defende a sua diversidade biológica e a sua capacidade de resposta a eventos climáticos extremos;
- O projeto viola a conectividade ecológica ao longo da ribeira da Outurela até à Serra de Carnaxide, situação que os pequenos ajustes para a criação de um denominado “corredor verde” não consegue minimizar;
- Verificam-se lacunas de informação graves que permitem edificar em áreas de grande sensibilidade hidrológica na bacia da ribeira de Algés, conhecendo-se a importância que essas áreas representam para a retenção de águas a montante, numa altura em que a baixa de Algés apresenta já sinais críticos de rutura de uma bacia cada vez mais impermeabilizada. A adoção de um conjunto de princípios de desenho urbano procurando responder a processos de retenção e infiltração não foram devidamente analisados e ponderados no AIA, e os ajustes no RECAPE à DIA não parecem mais do que atos simbólicos de um erro estrutural de base;
- Os dados das últimas décadas e as projeções dos cenários futuros aconselham a que toda a área da Serra de Carnaxide e envolvente não seja mais impermeabilizada, nomeadamente para permitir a infiltração da água das chuvas e o armazenamento de águas subterrâneas, mas também para prevenir situações de cheias rápidas a jusante;
- Relativamente à Segurança Contra Incêndios em Edifícios (SCIE) foram levantadas questões pela Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC) referindo que o que se propõe não está suficientemente desenvolvido;
- Existem impactes relevantes, causados pelo projeto, em elementos patrimoniais que passam no terreno e na proximidade deste como sejam o Aqueduto, Mãe de Água e Chafariz e ainda a existência de um marco geodésico, edificação esta que em conjunto com o Farol da Gibalta e o Farol do Esteiro, define o enfiamento da Grande Barra do Tejo - importante função para a navegação marítima no porto de Lisboa;
- O projeto, localiza-se ainda, numa zona ZGP - Zona Geral de Proteção, tendo em consideração os pareceres da DGPC e a aprovação condicionada da EPAL, que mostram e levantam problemas sérios que não se compreende como serão resolvidos com o que se está a propor;
- O projeto não dispõe de informação técnica que suporte a análise do Impacte cumulativo na descaracterização de uma paisagem cujo patrimonial natural deveria respeitar a matriz cultural e patrimonial da Serra de Carnaxide;

Em conclusão:

- O projeto apresentado apresenta enormes contradições com pressupostos de sustentabilidade territorial, representando desde a sua génese uma incompreensível permissividade dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT), colocando em causa descritores ambientais relevantes para um processo de Avaliação Impacte Ambiental;
- A mera possibilidade que os IGT em vigor permitem para que um empreendimento deste tipo seja sequer ensaiado para um local desta sensibilidade, mostra a falência das políticas de ordenamento do território, incapazes de salvaguardar áreas com importância estratégica metropolitana;
- À semelhança do que tem sido o emagrecimento da Serra de Carnaxide, a área do empreendimento colmata definitivamente a possibilidade de salvaguarda de um corredor ecológico franco de ligação de Monsanto à Serra de Carnaxide;
- A essência da DIA e os ajustes ao RECAPE que o promotor procura promover, mais não são do que exercícios de mera minimização de graves impactes ambientais;
- Verificam-se lacunas de informação graves que permitem edificar em áreas de grande sensibilidade hidrológica na bacia da ribeira de Algés, conhecendo-se a importância que essas áreas representam para a retenção de águas a montante, numa altura em que a baixa de Algés apresenta já sinais críticos de rutura de uma bacia cada vez mais impermeabilizada;
- A adoção de um conjunto de princípios de desenho urbano procurando responder a processos de retenção e infiltração não foram devidamente analisados e ponderados no AIA, e os ajustes no RECAPE à DIA não parecem mais do que atos simbólicos de um erro estrutural de base;
- O projeto viola a conectividade ecológica ao longo da ribeira da Outurela até à Serra de Carnaxide, situação que os pequenos ajustes para a criação de um denominado “corredor verde” não consegue minimizar;
- No que respeita ao património cultural, o projeto está em total desconformidade com a existência de um património valioso como é o Aqueduto das Francesas, Mãe de Água e Chafariz, mostrando total desrespeito pela preservação da dignidade do local, quando se propõe criar campos de futebol sobre o referido aqueduto;
- Por último, o enorme gerador de tráfego resultante do uso previsto, acentuando necessidade de promover uma rede viária e de outras infraestruturas relacionadas com o automóvel, em completo contraciclo com o espírito do local e com a aptidão deste espaço. É preciso referir que a construção em REN destas infraestruturas viárias resultantes das necessidades do próprio empreendimento não deviam poder ser justificadas como tendo um carácter superior ao do próprio empreendimento. A localização deste empreendimento à rede de transportes, assente em autocarros ocasionais e em algumas medidas avulsas por parte dos promotores na fase de exploração, que configuram mais um processo destinado a confirmar o agravamento do pendor do automóvel nas repartições modais;

- O empreendimento é incompatível com a dimensão dos impactes, sendo a fase do RECAPE constituído por medidas de minimização irrelevantes para a dimensão dos problemas criados e que, de acordo com a análise da documentação, estão evidenciados.

Concordâncias

O fundamento apresentado foi:

- Excelente projeto, mais emprego e desenvolvimento sustentável.

Geral

A REN – Rede Elétrica Nacional, S.A. emitiu um parecer específico relativo à Rede Nacional de Transporte Eletricidade, o qual se apresenta:

As concessionárias das atividades de transporte de gás através da Rede Nacional de Transporte de Gás (“RNTG”) e de transporte de eletricidade através da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (“RNT”), respetivamente, REN – Gasodutos, S.A. (“REN-G”) e REN – Rede Elétrica Nacional, S.A. (“REN-E”), compilou as informações que considerou relevantes, sobre as zonas de servidão da RNT e eventuais interferências com as servidões destas infraestruturas na área de implementação deste projeto, considerando os pressupostos e princípios que expõe de seguida:

As novas infraestruturas a construir vão ser implantadas na proximidade de 2 circuitos elétricos enterrados de 220 kV, ambos com área de servidão definida no âmbito das respetivas Licenças de Estabelecimento.

Pela informação disponível no RECAPE, e como já anteriormente referido nas cartas REN ref.ª 7695/2019, de 6 setembro, e REN 7982/2020, de 1 outubro, (ambas em anexo), no âmbito da Proposta de Definição de Âmbito (em 22 Agosto 2019) e do Estudo de Impacte Ambiental (em 21 Agosto 2020), verificou-se que vão ser contruídos 2 túneis sob a Avenida João Paulo II, associados aos Eixos 1 e 4 do projeto de urbanização, locais onde estão em exploração os 2 circuitos em 220 kV, parte integrante da RNT:

Estes 2 circuitos de 220 kV alimentam a subestação do Zambujal, a qual é responsável pela alimentação de energia elétrica de parte da zona ocidental da cidade de Lisboa e a maioria das zonas urbanas ao longo da costa norte do rio Tejo.

Informa, ainda, que não tendo ocorrido qualquer contacto do promotor com a REN-E relativamente à viabilidade de estabelecimento dos 2 túneis de acesso ao empreendimento, aqueles **não poderão ser executados sem o envio prévio dos projetos de execução à REN-E, para apreciação e aprovação**, face à necessidade de ser avaliado o reforço das 2 estruturas que comportam os cabos de 220 kV, as quais não estão dimensionadas para a execução dos trabalhos de construção civil associados à implementação dos túneis acima referidos.

Salienta, que, sem prejuízo do exposto *supra*, para a construção do empreendimento em epígrafe e respetivos acessos, devem ser respeitadas as seguintes condições para o cruzamento das servidões da RNT:

1. O Promotor deve enviar à REN-E para apreciação e aprovação da viabilidade de construção dos acessos em túneis, os projetos de execução os quais devem conter as medidas preconizadas de reforço a executar nos equipamentos integrados na RNT
2. Qualquer trabalho a realizar nas servidões das infraestruturas da RNT deve ser acompanhado por técnicos da REN-E para garantia das condições de segurança, quer da instalação, quer dos trabalhos a realizar pelo Promotor. Para esse efeito, a REN-E deve ser informada da sua ocorrência com pelo menos 15 dias úteis de antecedência.

Sugestões

É apresentada informação, acompanhada de registos fotográficos (em anexo) sobre um trabalho que tem vindo a ser realizado desde 2014, sobre ao Aqueduto das Águas Livres.

Como resultado do trabalho efetuado na área em estudo, onde foi possível percorrer todas as galerias que ainda são visitáveis (total de cerca de 55 km), verificou-se:

- Que a cartografia atual existente não está completa;
- O estudo “Análise Estado de Conservação Aqueduto das Águas Livres –ramal das Francesas, Avenida João Paulo II, Carnaxide”, ERA Arqueologia, S.A. (2019), não tem referência a todas as galerias que existem na área de implantação do projeto;
- A informação no [Geoportal da DGPC](#) não está completa;
- Foram observados trabalhos de movimentação de terras e abertura de valas perto da galeria da mina de Alfragide

Considera-se que:

- Somente um aprofundado levantamento de todas as galerias existentes na área do projeto permitirão a sua preservação
- -Os elementos que foram consultados no trabalho, que tem vindo a ser desenvolvido não tinham um levantamento completo, nomeadamente porque algumas das galerias não são facilmente acessíveis

Assim, com o presente contributo, pretende-se partilhar a informação que foi recolhida no sentido de contribuir para a preservação do importante e protegido património existente na área do projeto.

6. Conclusões

Das cinco participações rececionadas, duas foram inseridas na tipologia “discordância”, uma na tipologia “concordância”, uma na tipologia “geral” e uma na tipologia “sugestão”.

Relativamente à tipologia “Discordância”, os principais fundamentos apresentados são os seguintes:

- Uma parte do terreno onde se prevê construir e modelar os terrenos é Reserva Ecológica Nacional (REN), o que inviabilizaria parte da intervenção proposta;

- A edificação em REN ocorre em áreas de máxima infiltração e áreas com risco de erosão, o que significará efeitos negativos no desequilíbrio hídrico e na escorrência para jusante, afetando Miraflores e a baixa de Algés;
- Não é apresentada informação detalhada sobre o impacte cumulativo muito significativo que será gerado com o acréscimo do tráfego estimado com o projeto, numa zona já de si fortemente urbanizada;
- O aumento de tráfego previsto, irá gerar mais ruído, consumir mais energia e gerar mais emissões de dióxido de carbono (CO₂) e de gases poluentes, nomeadamente monóxido de carbono, óxidos de azoto e partículas finas PM_{2,5} e PM₁₀, com impactos muito negativos na saúde das populações envolventes,
- O projeto carece de informação técnica sobre o modo como o projeto imobiliário desenvolvido poderá ser articulado com transportes públicos, procurando deste modo também analisar a necessidade de descarbonizar e incentivar a utilização de transportes públicos alternativos e com menor impacte ambiental.
- O projeto não apresenta informação técnica que suporte a análise do impacte cumulativo na qualidade do ar numa zona já fortemente urbanizada e com tendência a aumentar os níveis de poluição do ar;
- O aumento de congestionamento por via do tráfego rodoviário também estará associado ao aumento do perigo rodoviário gerado na rede viária envolvente;
- O projeto não apresenta informação técnica sobre quais as medidas compensatórias significativas a executar na área de urbanização face ao impacte da construção da urbanização e respetivos acessos. Essas medidas compensatórias deveriam incidir sobre os fenómenos relacionados com as alterações climáticas (considerar os cenários cada vez mais recorrentes de precipitações muito intensas em curtos períodos de tempo, análise de projetos de drenagem considerando períodos de retorno elevados, análise de viabilidade de instalação e criação de bacias de retenção e infiltração, etc);
- O projeto viola a conectividade ecológica ao longo da ribeira da Outurela até à Serra de Carnaxide, situação que os pequenos ajustes para a criação de um denominado “corredor verde” não consegue minimizar;
- Verificam-se lacunas, de informação graves, que permitem edificar em áreas de grande sensibilidade hidrológica na bacia da ribeira de Algés, conhecendo-se a importância que essas áreas representam para a retenção de águas a montante;
- A adoção de um conjunto de princípios de desenho urbano procurando responder a processos de retenção e infiltração não foram devidamente analisados e ponderados no AIA, e os ajustes no RECAPE à DIA não parecem mais do que atos simbólicos de um erro estrutural de base;
- Os dados das últimas décadas e as projeções dos cenários futuros aconselham a que toda a área da Serra de Carnaxide e envolvente não seja mais impermeabilizada, nomeadamente para permitir a infiltração da água das chuvas e o armazenamento de águas subterrâneas, mas também para prevenir situações de cheias rápidas a jusante;

- O projeto irá provocar uma maior impermeabilização, escavação e modelação dos terrenos para os edifícios, parques de estacionamento, e para criar infraestruturas rodoviárias;
- No que respeita ao património cultural, o projeto está em total desconformidade com a existência de um património valioso como é o Aqueduto das Francesas, Mãe de Água e Chafariz, mostrando total desrespeito pela preservação da dignidade do local, quando se propõe criar campos de futebol sobre o aqueduto;
- O projeto, localiza-se ainda, numa zona ZGP - Zona Geral de Proteção, tendo em consideração os pareceres da DGPC e a aprovação condicionada da EPAL, que mostram e levantam problemas sérios que não se compreende como serão resolvidos com o que se está a propor;
- O projeto não dispõe de informação técnica que suporte a análise do Impacte cumulativo na descaracterização de uma paisagem cujo patrimonial natural deveria respeitar a matriz cultural e patrimonial da Serra de Carnaxide.;
- O empreendimento é incompatível com a dimensão dos impactes, sendo a fase do RECAPE constituído por medidas de minimização irrelevantes para a dimensão dos problemas criados e que, de acordo com a análise da documentação, estão evidenciados.

Concordâncias

Foi considerado um excelente projeto, trazendo mais emprego e desenvolvimento sustentável.

Geral

A REN – Rede Elétrica Nacional, S.A. emitiu um parecer específico relativo à Rede Nacional de Transporte Eletricidade,

Sugestões

Deverá ser efetuado um aprofundado levantamento de todas as galerias existentes na área do projeto por forma a permitir a preservação do importante e protegido património existente na área do projeto.

Responsável pela Consulta Pública

Helena Silva

Helena Silva

PARTICIPA

Dados da consulta

Nome resumido	RECAPE - Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz "Aquaterra Masterplan"
Nome completo	RECAPE - Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz "Aquaterra Masterplan" De acordo com a documentação disponibilizada, o projeto está sujeito a licenciamento nos termos do Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (RJUE), ao abrigo do n.º 2 do Art. 4.º do Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, na sua redação atual. Assim, foi submetido o Pedido de Licenciamento de Operação de Loteamento com Obras de Urbanização, os quais serão acompanhados pelo Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE), sendo que, numa primeira fase, o RECAPE irá incidir apenas sobre as Obras de Urbanização, deixando de fora do âmbito de análise tudo o que diz respeito ao interior dos lotes. O RECAPE em análise incide sobre uma área de 106 796,25 m2 delimitada pela Estrada Casal do Canas (a norte), pela Avenida Professor Doutor Reinaldo dos Santos (a poente), pela Rua Adolfo Casais Monteiro (a sul) e pela Avenida João Paulo II (a nascente). Na envolvente próxima, a nascente, localiza-se a EN117, via rápida que faz a ligação entre o Restelo e a Amadora. Mantem-se quase integralmente as estruturas dos Lotes, que irão ser objeto de análise, através de um outro RECAPE, na fase subsequente referente ao Loteamento Urbano, registando-se as maiores alterações nas áreas afetas às Operações Urbanísticas, alvo de análise no presente RECAPE,
Descrição	
Período de consulta	2024-02-01 - 2024-02-21
Data de início da avaliação	2024-02-22
Data de encerramento	
Estado	Em análise
Área Temática	Ambiente (geral)
Tipologia	Avaliação de Impacte Ambiental
Sub-tipologia	Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
Código de processo externo	PL20240117000477
Entidade promotora do projeto	SCJCKL, S.A.
Entidade promotora da CP	CCDR Lisboa e Vale do Tejo
Entidade coordenadora	CCDR Lisboa e Vale do Tejo
Técnico	Helena Silva

Eventos

Nº Participações	5
Nº Seguidores	9

Estatísticas sobre a tipologia

Concordância	1
Discordância	2
Geral	1
Proposta concorrente	0
Reclamação	0
Sugestão	1

Participações

ID 73486 Evoluir Oeiras Associação em 2024-02-21

Comentário:

A Evoluir Oeiras Associação é uma pessoa coletiva de direito privado, de natureza associativa e sem fins lucrativos com o NIF 516458507, constituída a 19 de Maio de 2021, com sede na Rua da Quinta das Palmeiras, 3A, 2780-148 Oeiras, na União das Freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias, concelho de Oeiras e email evoluiroeiras@gmail.com. A Evoluir Oeiras tem por finalidade promover a participação cívica, a transparência, a boa governação e a sustentabilidade no âmbito da atuação do município de Oeiras, visando a concretização de um modelo de desenvolvimento fundado em valores de respeito e preservação do ambiente, respeito e valorização das pessoas, cidadania e transparência, razão pela qual vem apresentar a sua participação no âmbito da consulta pública ao Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) - Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz "Aquaterra Masterplan". A Associação Evoluir Oeiras procede ao envio de contributos no âmbito da Consulta Pública ao Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução, focando sobretudo os aspetos que, traduzindo-se nos impactes mais significativos para o ambiente urbano e qualidade de vida da população envolvente, considera não estarem devida e corretamente avaliados, traduzindo-se numa distorção redutora dos seus efeitos. A participação da Associação Evoluir Oeiras e a sua discordância deste projeto é formalizada considerando o anexo a este texto. A Direção da Evoluir Oeiras..

Anexos: 73486_Participação da Evoluir Oeiras.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:



Participação da Evoluir Oeiras - Associação

A Evoluir Oeiras Associação é uma pessoa coletiva de direito privado, de natureza associativa e sem fins lucrativos com o NIF 516458507, constituída a 19 de Maio de 2021, com sede na Rua da Quinta das Palmeiras, 3A, 2780-148 Oeiras, na União das Freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias, concelho de Oeiras e email evoluiroeiras@gmail.com.

A Evoluir Oeiras tem por finalidade promover a participação cívica, a transparência, a boa governação e a sustentabilidade no âmbito da atuação do município de Oeiras, visando a concretização de um modelo de desenvolvimento fundado em valores de respeito e preservação do ambiente, respeito e valorização das pessoas, cidadania e transparência, razão pela qual vem apresentar a sua **participação no âmbito da consulta pública ao Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) - Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz "Aquaterra Masterplan"**.

1. Introdução

Através do Edital publicado no Site www.participa.pt no dia 01.02.2024, a Evoluir Oeiras - Associação teve conhecimento da Consulta Pública a decorrer a partir do dia 01 de fevereiro de 2024 terminando a 21 de fevereiro de 2024, referente a alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz "Aquaterra Masterplan" e para o qual foram disponibilizados 286 documentos no link <https://participa.pt/pt/consulta/consulta-publica--recape--alteracao-ao-loteamento-parque-de-santa-cruz-aquaterra-masterplan>.

Conforme informação disponibilizada: *“De acordo com a documentação disponibilizada, o projeto está sujeito a licenciamento nos termos do Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (RJUE), ao abrigo do n.º 2 do Art. 4.º do Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, na sua redação atual. Assim, foi submetido o Pedido de Licenciamento de Operação de Loteamento com Obras de Urbanização, os quais serão acompanhados pelo Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE), sendo que, numa primeira fase, o RECAPE irá incidir apenas sobre as Obras de Urbanização, deixando de fora do âmbito de análise tudo o que diz respeito ao interior dos lotes.*



O RECAPE em análise incide sobre uma área de 106 796,25 m² delimitada pela Estrada Casal do Canas (a norte), pela Avenida Professor Doutor Reinaldo dos Santos (a poente), pela Rua Adolfo Casais Monteiro (a sul) e pela Avenida João Paulo II (a nascente). Na envolvente próxima, a nascente, localiza-se a EN117, via rápida que faz a ligação entre o Restelo e a Amadora. Mantem-se quase integralmente as estruturas dos Lotes, que irão ser objeto de análise, através de um outro RECAPE, na fase subsequente referente ao Loteamento Urbano, registando-se as maiores alterações nas áreas afetadas às Operações Urbanísticas, alvo de análise no presente RECAPE”.

2. Sobre o processo

A Associação Evoluir Oeiras entende que a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT), enquanto Entidade coordenadora do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), deveria ter promovido a consulta pública em período temporal alargado (não 20 dias) e teria sido aconselhável o alargamento da data limite de submissão, o que não aconteceu.

A Associação Evoluir Oeiras procede ao envio de contributos no âmbito da Consulta Pública ao Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução, focando sobretudo os aspetos que, traduzindo-se nos impactes mais significativos para o ambiente urbano e qualidade de vida da população envolvente, considera não estarem devida e corretamente avaliados, traduzindo-se numa distorção redutora dos seus efeitos.

3. Sobre os impactes latentes no processo

3.1. Colmatação na Serra de Carnaxide

A Serra de Carnaxide ao longo das últimas décadas foi sendo edificada, quer do lado do concelho da Amadora, quer em toda a encosta sul do lado de Oeiras, deixando à data muito poucos espaços livres de construção. Esta colmatação traduz-se na criação de uma cintura de construção desde o que resta da Serra de Carnaxide até ao Parque Florestal de Monsanto, em Lisboa, inviabilizando uma possível ligação natural utilizando o que resta do vale da Ribeira da Outurela.

Não é de estranhar que o relatório ambiental aponte os fatores ambientais muito



importantes com impactos reconhecidos como negativos: Património arqueológico e etnológico, ordenamento do território e ainda o ambiente sonoro. Estes impactes resultam da desadequação dos Instrumentos de Gestão Territorial que permitem um PDM de Oeiras permissivo e em contraciclo com os descritores ambientais numa área sensível com relevância supra-municipal.

3.2. Ocupação de REN

Uma parte do terreno onde se prevê construir e modelar os terrenos é Reserva Ecológica Nacional (REN), o que inviabilizaria parte da intervenção proposta. De destacar que a edificação em REN ocorre em áreas de máxima infiltração e áreas com risco de erosão, o que é compreensível dado estar-se nas cabeceiras da ribeira da Outurela, o que significará efeitos negativos no desequilíbrio hídrico e na escorrência para jusante, afetando Miraflores e a baixa de Algés.

3.3. Aumento de tráfego rodoviário

O projeto vai aumentar consideravelmente o tráfego rodoviário, com elevadas externalidades e impactos ambientais negativos, não se compreendendo sequer como poderão ser aprovados à luz do conhecimento e exigências atuais.

Haverá um aumento de tráfego automóvel significativo, causado pelo aumento de **mais 1.958 automóveis em hora de ponta de manhã e 2.075 automóveis em hora de ponta da tarde** todos os dias úteis, e uma média de mais 1.648 automóveis por hora ao longo do dia, durante os dias úteis, de acordo com a adenda ao Estudo de Tráfego da autoria da Engimind, de 26 de outubro, 2020.

3.4. Aumento de externalidades e impactos causados pelo tráfego rodoviário

Considerando o tráfego previsto, o aumento irá gerar mais **ruído**, consumir mais energia



e gerar mais emissões de dióxido de carbono (CO₂) e de **gases poluentes**, nomeadamente monóxido de carbono, óxidos de azoto e partículas finas PM_{2,5} e PM₁₀, com impactos muito negativos na saúde das populações envolventes, e exigir uma maior impermeabilização, escavação e modelação dos terrenos para os edifícios e criar infraestrutura rodoviária que ainda prevê **estacionamento para mais 3.713 automóveis** na área do loteamento (216 em estacionamento na rua e 3.497 em parques de estacionamento a construir). Os impactos negativos são aterradores no que atualmente inclui uma pequena área de Reserva Ecológica Nacional e um terreno tranquilo com vegetação.

Em todos os casos, os impactos ambientais que esta intervenção terá no sistema urbano existente são muito consideráveis, designadamente o aumento de emissões poluentes.

Quais os impactos na saúde das populações de Carnaxide?

Qual o impacto do aumento de ruído no meio ambiente? Qual o impacto dos aumentos dos consumos energéticos?

Qual o contributo para o agravamento das alterações climáticas numa altura em que deveríamos estar focados na mitigação e na adaptação?

Que modelo de sustentabilidade é que este projeto garante?

3.5. Impactos na rede viária existente

O aumento de congestionamento por via do tráfego rodoviário também estará associado ao aumento do perigo rodoviário gerado na rede viária envolvente, com vários pareceres negativos inclusive da Infraestruturas de Portugal (IP, S.A.) devido ao túnel de acesso previsto à Estrada Nacional 117 e à rotunda da Quinta do Salrego. O parecer desfavorável da IP e a proposta de uma microssimulação de tráfego recomendado pelo IMT demonstram que há problemas muito relevantes com um projeto desta dimensão.

Noutra vertente as questões de Segurança Contra Incêndios em Edifícios (SCIE) levantadas pela ANEPC referem que o que se propõe não está suficientemente desenvolvido.



3.6. Impactos sobre património histórico e cultural

Basta ir ao local para perceber o grau de desadequação que esta proposta significa para um património cultural com o interesse que o Aqueduto das Francesas representa. Existem impactos relevantes causados por esta intervenção neste elemento patrimonial que passa no terreno e na proximidade deste - o Aqueduto das Francesas - e só não fica claro como é que a Direção-Geral do Património Cultural (DGPC) pode aprovar o que aqui se propõe fazer, como se torna um factor de preocupação, tratando-se ainda de uma zona ZGP - Zona Geral de Proteção, ter em consideração os pareceres da DGPC e a aprovação condicionada da EPAL, que mostram e levantam problemas sérios que não se compreende como serão resolvidos com o que se está a propor.

3.7. Impactos nas Alterações Climáticas

Com a descrição de todos os impactos anteriormente referidos, não se compreende como é que o projeto refere que as alterações climáticas são classificados com fatores pouco importantes.

O local é um dos mais vulneráveis às alterações climáticas no concelho, nomeadamente devido ao aumento da temperatura, ondas de calor e frequência e duração das secas, mas também devido ao aumento dos fenómenos extremos de precipitação concentrada. Nesta altura, o concelho deveria já estar a tomar medidas de mitigação e de adaptação às alterações climáticas e não a promover obras que vão agravar problemas já identificados (ver PMAACO, 2019 <https://dados.gov.pt/en/search/?q=PMAACO>).

É aliás de registar que os estudos adquiridos pelo Município de Oeiras à Universidade de Lisboa a propósito do Plano de Adaptação às Alterações Climáticas não tenham sido utilizados em fase nenhuma do processo, sendo os mesmos de 2019.

Os dados das últimas décadas e as projeções dos cenários futuros aconselham a que toda a área da Serra de Carnaxide e envolvente não seja mais impermeabilizada, nomeadamente para permitir a infiltração da água das chuvas e o armazenamento de



águas subterrâneas, mas também para prevenir situações de cheias rápidas a jusante. É de salientar ainda o papel da biodiversidade na capacidade de adaptação dos territórios, pelo que quanto mais natural a zona (com prados, matos e arvoredos autóctones) mais estamos a defender a sua diversidade biológica e a sua capacidade de resposta a eventos climáticos extremos.

4. Conformidade com o RECAPE

Apesar da permissividade crónica dos IGTs para que um projeto deste tipo seja possível sequer de ser equacionado para uma área tão sensível na área da Serra de Carnaxide, a AIA identificou uma DIA onde, logo à primeira vista, sobressai um conjunto de impactes para o qual os ajustes programáticos são, na generalidade das situações demonstradas, paliativos para um erro urbanístico grave.

4.1. Aspetos com o sistema hidrológico

É de destacar que aspetos críticos para a sustentabilidade mínima do sistema demonstram não estar com grau de maturidade para uma aprovação.

Refira-se por exemplo os aspetos relacionados com o sistema hídrico, recordando que ao nível da bacia hidrográfica de Algés esta área apresenta-se crucial. Destaca-se:

“2. Apresentar novo projeto de redefinição da linha de drenagem/escorrência em conformidade com o projeto de execução.”

Lacuna de Informação: “Não abrangido pela presente fase, apresentado na fase subsequente referente ao Loteamento Urbano.” (sublinhado nosso)

“3. Apresentar a reformulação do Estudo Hidrológico e Hidráulico, em conformidade com o projeto de execução, bem como o projeto de execução dos lagos e lagoas, devendo estes ser dimensionados por forma a acomodar o acréscimo de caudal gerado com a impermeabilização prevista, sem contar com o volume de armazenamento permanente previsto. O EHH deverá permitir verificar o não agravamento da zona de cheias na ribeira da Outurela, devendo o dimensionamento ser efetuado para um período de retorno de 100 anos. O caudal de máxima cheia, jusante, para o período de retorno de 100 anos não deverá ser agravado, ou seja, a laminagem efetuada nas Lagoas deverá garantir o não aumento do caudal de cheia para jusante de maneira que os caudais afluentes à Passagem Hidráulica (PH) não sejam superiores a



2,3m³/s.

Redimensionamento da PH existente, que se encontra dimensionada para o caudal de cheia, associado a um período de retorno de 50 anos, eliminando este obstáculo à livre circulação das águas, para escoamento do caudal centenário de 2,3m³ /s (sem ter em conta o efeito do aumento da área impermeabilizada, pois este incremento de caudal deverá ser laminado nas lagoas), permitindo eliminar a acumulação de água para montante da PH à cota estimada de 112,00 m.”

(...)

“13. Demonstrar que foram adotadas as disposições construtivas mais adequadas para minimizar a introdução de alterações no comportamento hidrológico a jusante da área de estudo e o conseqüente incremento do risco de inundações, dando preferência a soluções que favoreçam a infiltração de águas pluviais.”

Lacuna de Informação: “Não abrangido pela presente fase, apresentado na fase subsequente referente ao Loteamento Urbano.” (sublinhado nosso)

4.2. Incompatibilidades com a REN

No que respeita à ocupação de áreas sensíveis de REN, destaca-se:

“8. Demonstrar que as novas vias rodoviárias poderão ter enquadramento no n.o 3 do artigo 21.o do RJREN, como ações de relevante interesse público (RIP).

(...)

Ora, cumpre sublinhar que as vias rodoviárias que serão criadas não servirão apenas os lotes resultantes da referida operação de loteamento.

É, pois, patente que se encontra demonstrado o interesse público subjacente à presente alteração ao projeto de loteamento, verificando-se, assim, o disposto no n.o 3 do artigo 21.o do Regime Jurídico da REN. Segundo o n.o 3 do artigo 21.o do RJREN, lê-se que:

“3 – Nos casos de infraestruturas públicas, nomeadamente rodoviárias, ferroviárias, portuárias, aeroportuárias, de abastecimento de água ou de saneamento, sujeitas a avaliação de impacte ambiental, a declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável equivale ao reconhecimento do interesse público da ação.”

Lacuna de Informação: A ocupação de áreas sensíveis por infraestruturas de suporte ao empreendimento, neste caso viárias, representa uma má avaliação dos impactes ambientais



em presença

4.3. Agravamento do congestionamento e pressão sobre a rede viária

No que respeita ao agravamento da mobilidade, há uma desadequação absoluta entre a localização de um enorme gerador de tráfego automóvel, resultando da opção por um espaço dissociado da rede de transportes públicos. O desajuste desta opção criará impactes sucessivos em matéria de congestionamento, ruído e poluição na área do empreendimento e na envolvente, trazendo impactes ambientais cumulativos não analisados. Verifica-se pois que:

“10. Apresentar um estudo relativo à microssimulação nas ligações de desempenho crítico da rede analisada (...) para o cenário com plano/intervenções para o ano horizonte (no qual a procura é máxima) e nas horas de ponta de dia útil e de sábado (períodos de desempenho crítico). (...)” conduz a uma densificação de soluções para o automóvel, com contraponto com os descritores ambientais.

4.4. Aspetos críticos com o património cultural

Os pontos 4.4.3 MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO/POTENCIAÇÃO/COMPENSAÇÃO designadamente o ponto 4.4.3.1 FASE PRÉVIA À CONSTRUÇÃO, deixa clara a situação limite que é criada pela mera possibilidade de permitir campos de jogos sobre estruturas sensíveis, conduzindo a paliativos de minimização, que para além desse facto nem tampouco ficam assegurados na fase presente, conforme demonstrado:

“12. Não permitir a drenagem do excesso água resultante da rega dos campos de futebol sobre a área de reserva por poderem danificar o aqueduto.”

Lacuna de Informação: “Não abrangido pela presente fase, apresentado na fase subsequente referente ao Loteamento Urbano.”

(...)

“14. Permitir à EPAL efetuar reparações à superfície, em caso de derrocada das condutas do aqueduto, mesmo que isso implique a destruição parcial dos campos de futebol.”

Lacuna de Informação: Não abrangido pela presente fase, apresentado na fase subsequente referente ao Loteamento Urbano.



5. Conclusões

O projeto apresentado apresenta gritantes contradições com pressupostos de sustentabilidade territorial, representando desde a sua génese uma incompreensível permissividade dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT), colocando em causa descritores ambientais relevantes para um processo de Avaliação Impacte Ambiental. A mera possibilidade que os IGT em vigor permitem para que um empreendimento deste tipo seja sequer ensaiado para um local desta sensibilidade, mostra a falência das políticas de ordenamento do território, incapazes de salvaguardar áreas com importância estratégica metropolitana. À semelhança do que tem sido o emagrecimento da Serra de Carnaxide, a área do empreendimento colmata definitivamente a possibilidade de salvaguarda de um corredor ecológico franco de ligação de Monsanto à Serra de Carnaxide. A essência da DIA e os ajustes ao RECAPE que o promotor procura promover, mais não são do que exercícios de mera minimização de graves impactes ambientais.

Verificam-se lacunas de informação graves que permitem edificar em áreas de grande sensibilidade hidrológica na bacia da ribeira de Algés, conhecendo-se a importância que essas áreas representam para a retenção de águas a montante, numa altura em que a baixa de Algés apresenta já sinais críticos de rutura de uma bacia cada vez mais impermeabilizada. A adoção de um conjunto de princípios de desenho urbano procurando responder a processos de retenção e infiltração não foram devidamente analisados e ponderados no AIA, e os ajustes no RECAPE à DIA não parecem mais do que actos simbólicos de um erro estrutural de base.

Por outro lado, o projeto viola a conectividade ecológica ao longo da ribeira da Outurela até à Serra de Carnaxide, situação que os pequenos ajustes para a criação de um denominado “corredor verde” não consegue minimizar.

No que respeita ao património cultural, o projeto está em total desconformidade com a



existência de um património valioso como é o Aqueduto das Francesas. Daqui resultam situações que roçam a bizzarria quando se propõe criar campos de futebol sobre o referido aqueduto, num completo desrespeito pela preservação e dignidade do local. A DIA, numa tentativa de elencar um pacote de medidas de minimização para um erro de base que é a edificação nestes espaços, acaba por transmitir a desadequação total do presente programa.

Por último, o enorme gerador de tráfego resultante do uso previsto, acentuando necessidade de promover uma rede viária e de outras infraestruturas relacionadas com o automóvel, em completo contraciclo com o espírito do local e com a aptidão deste espaço. É preciso referir que a construção em REN destas infraestruturas viárias resultantes das necessidades do próprio empreendimento não deviam poder ser justificadas como tendo um carácter superior ao do próprio empreendimento. A localização excêntrica deste empreendimento à rede de transportes, assente em autocarros ocasionais e em algumas medidas avulsas por parte dos promotores na fase de exploração, configuram mais um processo destinado a confirmar o agravamento do pendor do automóvel nas repartições modais.

Em suma: o empreendimento é incompatível com a dimensão dos impactes, sendo a fase do RECAPE constituído por medidas de minimização irrelevantes para a dimensão dos problemas criados e que, de acordo com a análise da documentação, estão evidenciados.

Oeiras, 21 de fevereiro de 2024

Direção da Associação Evoluir Oeiras

ID 73482 Pedro Costa em 2024-02-21

Comentário:

Exmos. Senhores, Junto anexamos contributo no âmbito da consulta pública. Com os melhores cumprimentos, Pedro Costa Fernando Teigão dos Santos

Anexos: 73482_20240221_AquaterraCarnaxide.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

**Parecer no âmbito da consulta pública do
RECAPE - Alteração ao Loteamento
Parque de Santa Cruz "Aquaterra
Masterplan"**

21 de fevereiro de 2024

Fernando Teigão dos Santos

Pedro Costa





Enquadramento:

- O projeto cujo RECAPE se encontra em consulta pública desenvolve-se numa área com fortes restrições resultantes da presença do Aqueduto das Francesas, respetivos aferentes e minas
- Estes elementos encontram-se classificados como Monumento Nacional (planta alterada pelo Decreto n.º 12/2023)
- Temos desenvolvido desde 2014 um estudo sobre o Aqueduto das Águas Livres



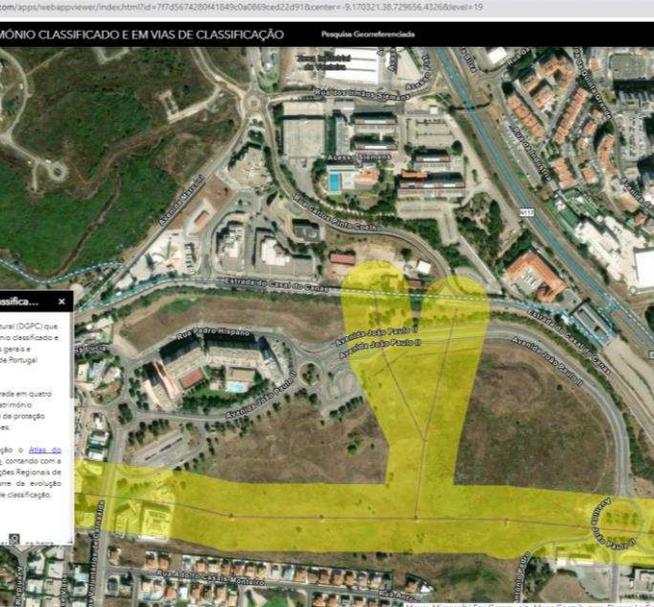
Enquadramento:

- Para além do estudo histórico, recolha de elementos em arquivo, tivemos a oportunidade de percorrer todas as galerias que ainda são visitáveis (total de cerca de 55 km)
- Efetuamos o levantamento da galeria das Francesas e respetivos aferentes e minas em 2022 e 2023
- O levantamento incluiu topografia expedita, confrontação com cartografia histórica, recolha de elementos junto da EPAL e implantação em cartografia atual. Foi feito o registo fotográfico e vídeo.



Objetivo da participação:

- Como resultado do trabalho efetuado na área em estudo, verificamos que a cartografia atual existente não está completa
- O estudo “Análise Estado de Conservação Aqueduto das Águas Livres – ramal das Francesas, Avenida João Paulo II, Carnaxide”, ERA Arqueologia, S.A. (2019), não tem referência a todas as galerias que existem na área de implantação do projeto
- A informação no [Geoportal da DGPC](#) não está completa
- Vimos trabalhos de movimentação de terras e abertura de valas perto da galeria da mina de Alfragide
- Com o presente contributo, no âmbito da consulta pública, pretendemos partilhar a informação que recolhemos no sentido de contribuir para a preservação da galeria das Francesas, seus aferentes e minas



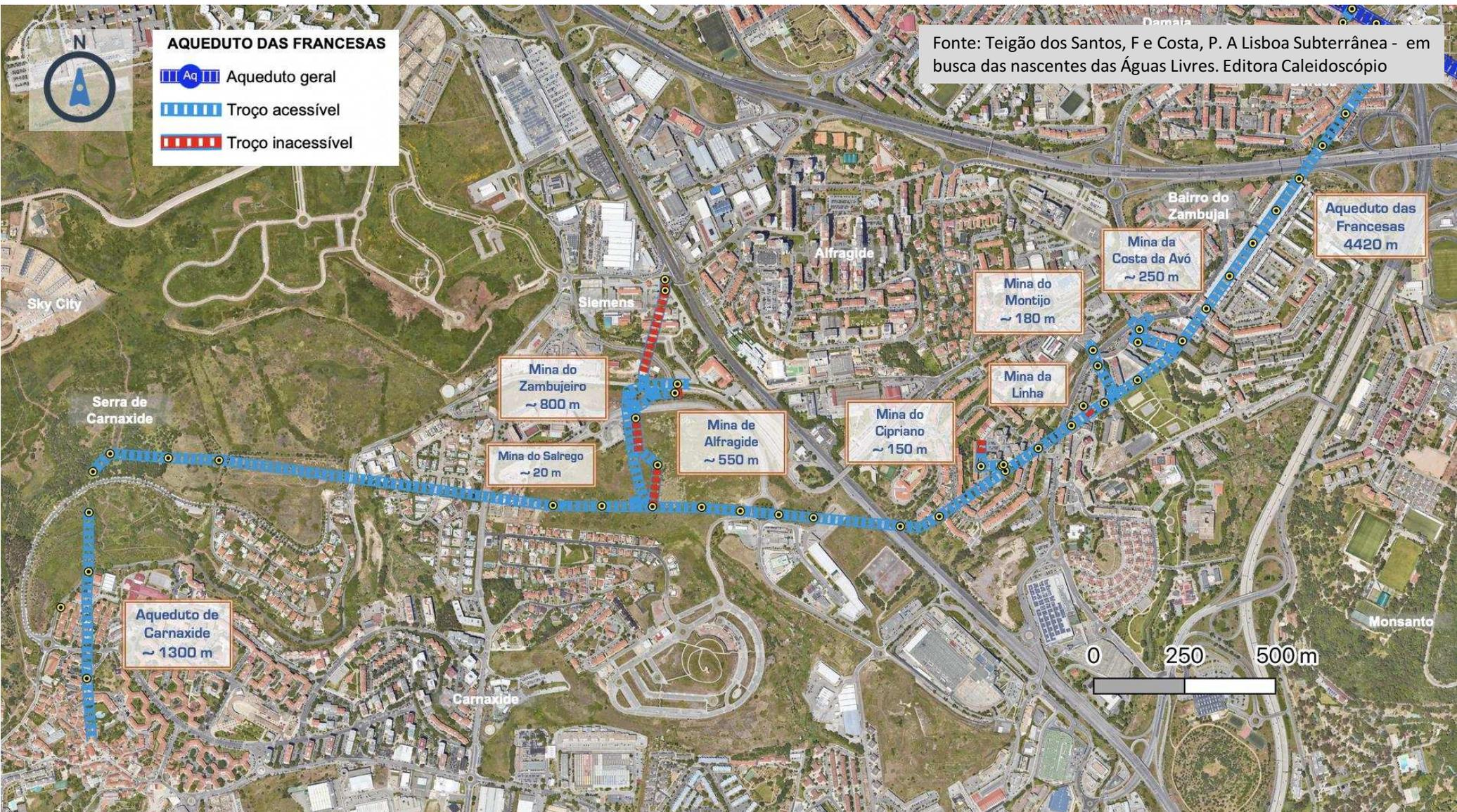


Cartografia das galerias na área em estudo:

Na área em estudo encontram-se os seguintes elementos:

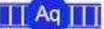
- Galeria das Francesas
- Mina de Alfragide (ou Alferagide)
- Mina do Zambujeiro
- Mina do Salrego

Nos dois mapas seguintes apresenta-se a implantação destas galerias tendo por base o levantamento feito no terreno (pelo exterior e interior) e tendo também em consideração a cartografia histórica para as zonas onde não foi possível aceder





AQUEDUTO DAS FRANCESAS

-  Aq  Aqueduto geral
-  Troço acessível
-  Troço inacessível

Fonte: Teigão dos Santos, F e Costa, P. A Lisboa Subterrânea - em busca das nascentes das Águas Livres. Editora Caleidoscópio.

Mina do Zambujeiro
~ 800 m

Mina de Alfragide
~ 550 m

Mina do Salrego
~ 20 m

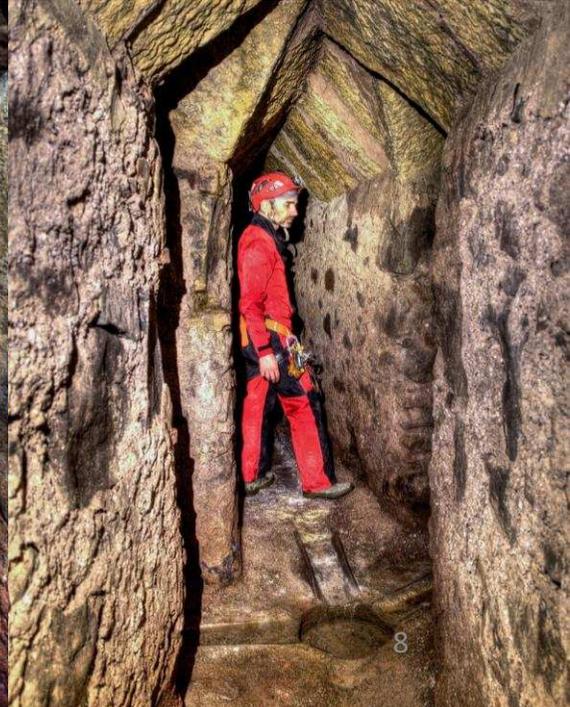
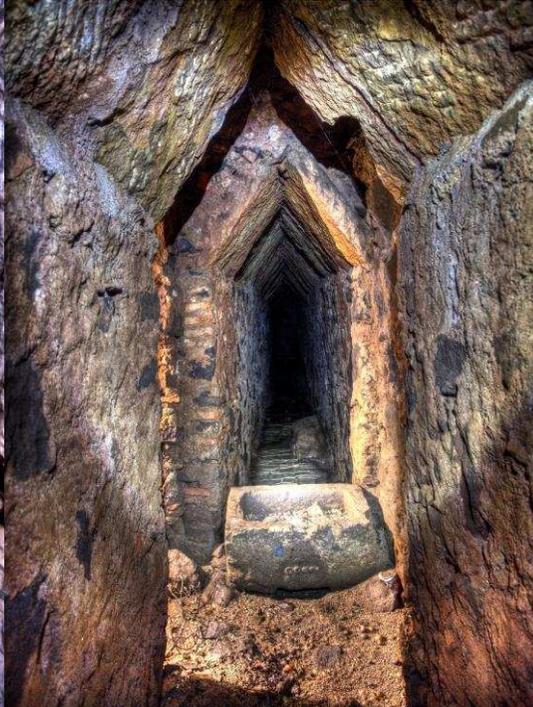
Aqueduto das Francesas
4420 m





Mina de Alfragide:

- O acesso à galeria não é possível pelo interior da galeria das Francesas (onde chega em caleira)
- O acesso pode ser feito pela claraboia junto à rotunda na Av. João Paulo II
- É possível percorrer cerca de 340 metros
- Apresentamos algumas imagens do interior





Mina do Zambujeiro:

- O acesso à galeria é possível pelo interior da galeria das Francesas
- É possível percorrer cerca de 540 metros
- É provável que se se aceder pelas claraboias junto à Efacec seja possível percorrer o troço mais a montante
- Mina de grande beleza e de dimensões (incluindo altura) apreciável

Apresentamos algumas imagens do interior





Considerações finais

- Somente um aprofundado levantamento de todas as galerias existentes na área do projeto permitirão a sua preservação
- Os elementos que consultamos no trabalho que temos desenvolvido não tinham este levantamento completo, nomeadamente porque algumas das galerias não são facilmente acessíveis
- Esperamos que a partilha do levantamento que efetuamos possa contribuir para a preservação do importante e protegido património existente na área do projeto
- Estamos disponíveis para esclarecimento de qualquer questão

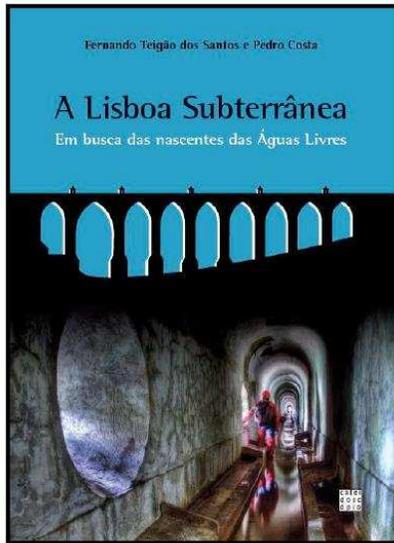
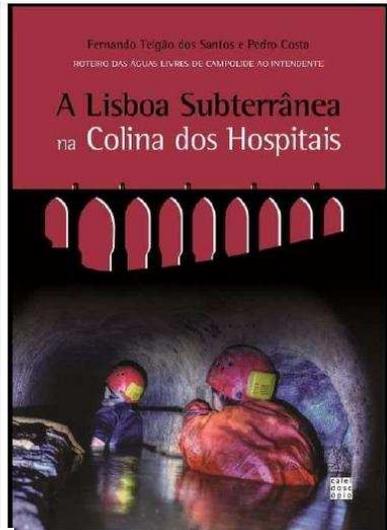
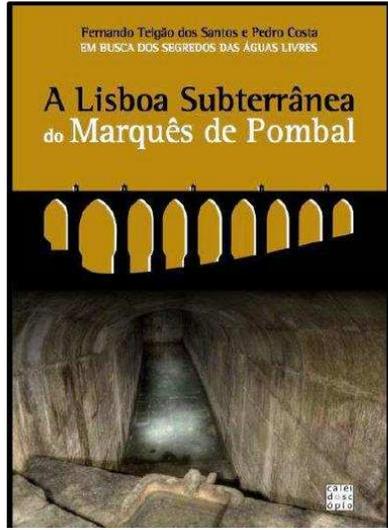
Fernando Teigão dos Santos – mail.fts@gmail.com

Pedro Costa – pcosta74@gmail.com

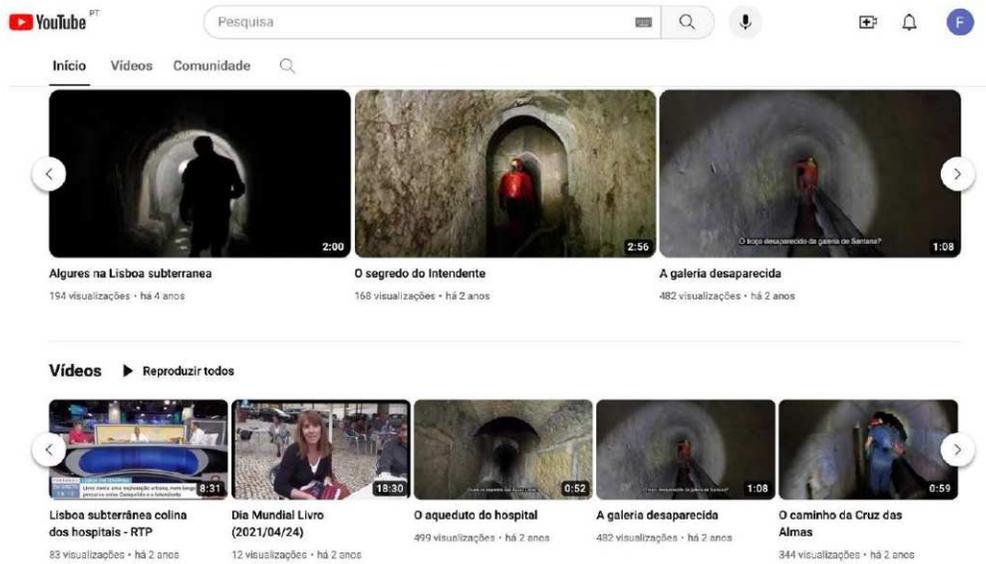
21 de fevereiro de 2024

Anexo – referências sobre os autores

- Três livros publicados (2018, 2020, 2024)



- Apresentações e comunicação social



Mais informações no canal de Youtube <https://www.youtube.com/@lisboasubterranea3781/videos>

ID 73471 REN em 2024-02-21**Comentário:**

Junto anexamos a carta REN - 1250/2024, de 21 fevereiro, contendo um parecer, com 3 anexos, ao procedimento do "RECAPE - Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz 'Aquaterra Masterplan'". Salientamos que, pelo facto de a construção dos 2 túneis dos eixos 1 e 4 cruzarem as servidões de 2 infraestruturas enterradas de 220kV, o projeto não pode ser concretizado sem uma prévia apreciação e aprovação pela REN da viabilidade da sua implementação, devendo os respetivos projetos de execução conter as medidas preconizadas para os reforços a executar nos equipamentos integrados na RNT.

Anexos: 73471_Parecer REN ao RECAPE-Alteração Loteamento Aquaterra Masterplan.zip

Estado: Tratada

Tipologia: Geral

Classificação:

Observações do técnico:

À
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua da Alexandre Herculano, 37
1250-009 Lisboa

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
Portal Participa	2024.02.01	REN - 1250/2024 RPEI 161/2024	21/02/2024

Assunto: Proc.º “RECAPE - Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz Aquaterra Masterplan”. Parecer específico relativo à Rede Nacional de Transporte Eletricidade

Exmos. Senhores,

No seguimento da publicitação da Consulta Pública do projeto do “RECAPE - Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz ‘Aquaterra Masterplan’” em 1 fevereiro pp, as concessionárias das atividades de transporte de gás através da Rede Nacional de Transporte de Gás (“RNTG”) e de transporte de eletricidade através da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (“RNT”), respetivamente, REN - Gasodutos, S.A. (“REN-G”) e REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A. (“REN-E”), com a presente missiva pretendem compilar as informações consideradas relevantes para vossa consideração sobre as zonas de servidão da RNT e eventuais interferências com as servidões destas infraestruturas na área de implementação deste projeto, considerados os pressupostos e princípios expostos de seguida.

Relativamente a este projeto, conforme já referido nas cartas REN ref.ª 7695/2019, de 6 setembro, e REN 7982/2020, de 1 outubro, ambas em anexo e inseridas no portal Participa no âmbito das Consultas Públicas da Proposta de Definição de Âmbito (em 22 Agosto 2019) e Estudo de Impacte Ambiental (em 21 Agosto 2020), as novas infraestruturas a construir vão ser implantadas na proximidade de 2 circuitos elétricos enterrados de 220 kV, ambos com área de servidão definida no âmbito das respetivas Licenças de Estabelecimento.

Pela informação disponível no RECAPE, agora em consulta pública, verificamos que vão ser contruídos 2 túneis sob a Avenida João Paulo II, associados aos Eixos 1 e 4 do projeto de urbanização, locais onde estão em exploração os 2 circuitos em 220 kV, parte integrante da RNT:





- - Circuitos de 220 kV
— - Túneis dos eixos 1 e 4

Estes 2 circuitos de 220 kV alimentam a subestação do Zambujal, a qual é responsável pela alimentação de energia elétrica de parte da zona ocidental da cidade de Lisboa e a maioria das zonas urbanas ao longo da costa norte do rio Tejo.

Não tendo ocorrido qualquer contacto do promotor com a REN-E relativamente à viabilidade de estabelecimento dos 2 túneis de acesso ao empreendimento, aqueles **não poderão ser executados sem o envio prévio dos projetos de execução à REN-E, para apreciação e aprovação**, face à necessidade de ser avaliado o reforço das 2 estruturas que comportam os cabos de 220 kV, as quais não estão dimensionadas para a execução dos trabalhos de construção civil associados à implementação dos túneis acima referidos.

Sem prejuízo do exposto *supra*, para a construção do empreendimento em epígrafe e respetivos acessos, devem ser respeitadas as seguintes condições para o cruzamento das servidões da RNT:

1. O Promotor deve enviar à REN-E para apreciação e aprovação da viabilidade de construção dos acessos em túneis, os projetos de execução os quais devem conter as medidas preconizadas de reforço a executar nos equipamentos integrados na RNT
2. Qualquer trabalho a realizar nas servidões das infraestruturas da RNT deve ser acompanhado por técnicos da REN-E para garantia das condições de segurança, quer da instalação, quer dos trabalhos a realizar pelo Promotor. Para esse efeito, a REN-E deve ser informada da sua ocorrência com pelo menos **15 dias úteis** de antecedência.

Ficamos ao dispor para eventuais informações adicionais.

Com os melhores cumprimentos

FRANCISCO MANUEL PARADA PEREIRA SIMÕES COSTA
Digitally signed by FRANCISCO MANUEL PARADA PEREIRA SIMÕES COSTA
Date: 2024.02.21 07:39:26 Z

Francisco Parada
Engenharia e Inovação
Qualidade, Ambiente, Segurança e Desempenho

ANEXOS: - Carta REN - 7695/2019, de 6 setembro,
- Carta REN - 7982/2020, de 1 outubro,
- Infraestruturas da RNT (incluindo túneis).

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Rua da Alexandre Herculano, 37
1250-009 Lisboa

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
S10960-20108- DAS/DAMA	12-08-2019	REN - 7695/2019 ACSOQAS 240/2019	06/09/2019

Assunto: Proc.º PDA - Operação urbanística Aquaterra Masterplan (Parque de Santa Cruz/Carnaxide). Parecer específico relativo à Rede Nacional de Transporte de Gás Natural e à Rede Nacional de Transporte Eletricidade

Exmos. Senhores,

Em resposta ao vosso ofício identificado em epígrafe, cujo teor registámos e mereceu a nossa melhor atenção, como pontoprévio, cumpre-nos esclarecer que o grupo REN - Redes Energéticas Nacionais, S.G.P.S., detém as participações nas empresas concessionárias da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN) e da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT).

Iremos compilar na presente missiva as informações consideradas relevantes sobre aquelas concessões para a vossa apreciação deste novo projeto.

I. Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN)

A REN-Gasodutos, S.A. é a concessionária da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN) em regime de serviço público. A RNTGN é constituída pelas redes de gasodutos de alta pressão (com pressões de serviço superiores a 20 bar) e pelas estações de superfície com funções de seccionamento, de derivação e/ou de redução de pressão e medição de gás natural para ligação às redes de distribuição.

Ao longo de toda a extensão da RNTGN encontra-se constituída, ao abrigo do Decreto-lei n.º 11/94, de 13 de janeiro, uma faixa de servidão de gás natural com 20 m de largura centrada no eixo longitudinal do gasoduto. No interior da referida faixa, o uso do solo tem as seguintes restrições:



- Proibição de arar ou cavar a mais de 0,50 m de profundidade a menos de 2 m do eixo longitudinal do gasoduto;
- Proibição de plantação de árvores ou arbustos a menos de 5 m do eixo longitudinal do gasoduto;
- Proibição de qualquer tipo de construção, mesmo provisória, a menos de 10 m do eixo longitudinal do gasoduto.

Relativamente ao projeto em análise, informamos que, na área em causa, não existe qualquer infraestrutura da RNTGN em operação ou em projeto.

II. Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT)

A REN - Rede Elétrica Nacional, S.A. é a concessionária da Rede Nacional de Transporte de Electricidade (RNT) em regime de serviço público. A RNT é constituída pelas linhas e subestações de tensão superior a 110 kV, as interligações, as instalações para operação da Rede e a Rede de Telecomunicações de Segurança.

A constituição das servidões destas infraestruturas decorre do Regulamento de Licenças para Instalações Elétricas aprovado pelo Decreto-lei n.º 26852, de 30 de julho de 1936, com as atualizações introduzidas pelos Decreto-lei n.º 446/76, Decreto-lei n.º 186/90 e Decreto Regulamentar n.º 38/90.

A servidão de passagem associada às linhas da RNT consiste na reserva de espaço necessário à manutenção das distâncias de segurança aos diversos tipos de obstáculos (por exemplo, edifícios, solos, estradas, árvores).

Considerando os condutores das linhas elétricas aéreas nas condições definidas pelo "*Regulamento de Segurança de Linhas Aéreas de Alta Tensão*" (RSLEAT), aprovado pelo Decreto Regulamentar 1/92 de 18 fevereiro, as distâncias de segurança a considerar são as seguintes:

<i>Obstáculos</i>	<i>Linhas elétricas aéreas</i>		
	<i>150 kV</i>	<i>220 kV</i>	<i>400 kV</i>
Solo	6,8	7,1	8
Árvores	3,1	3,7	5
Edifícios	4,2	4,7	6
Estradas	7,8	8,5	10,3
Vias férreas não eletrificadas	7,8	8,5	10,3
Obstáculos diversos (Semáforos, iluminação pública)	3,2	3,7	5

Distâncias apresentadas em (m)

Como disposto no RSLEAT, está também definida uma zona de proteção das linhas elétricas aéreas com uma largura máxima de 45 m centrada no seu eixo, na qual são condicionadas ou sujeitas a autorização prévia algumas atividades.

Relativamente ao projeto em consulta pública, informamos que no eixo Avenida João Paulo II/Rua Adriano Cerqueira, vias que, de acordo com os elementos facultados, assegurarão o acesso rodoviário às várias construções da operação urbanística, existem implantadas duas infraestruturas subterrâneas da RNT, mais precisamente duas linhas elétricas enterradas em paralelo, designadas como Linhas Alto Mira - Zambujal 1 e 2 (LAM.ZBJ 1 e 2), funcionando num atenção de 220 kV, conforme indicado no mapa do Anexo 1.

As referidas linhas subterrâneas da RNT foram instaladas em vala e entubadas, com uma proteção de betão, a uma profundidade variável de acordo com o desenho tipo do Anexo 2. A cerca de 0,80 m acima da cota de implantação dos cabos, ao longo de toda a extensão dos circuitos, foi instalado um tritubo contendo fibras óticas referentes aos circuitos de proteção, capazes de, em caso de avaria, garantir o seu corte em tempos muito rápidos. Existem ainda dispositivos de proteção e segurança complementares, designadamente, sobre os tritubos estão lajetas de betão e, sobre os cabos, fitas avisadoras de perigo de morte com identificação da REN, SA, (ver Anexo 3).

Adicionalmente existem diversas caixas de visita nas vias públicas, cujo acesso tem de estar garantido 24 h por dia, as quais estão identificadas nas suas tampas com o logotipo da REN:

1. Aproximadamente de 600 em 600 m, com equipamentos do sistema de ligação à massa dos cabos subterrâneos,
2. Aproximadamente de 100 em 100 m, para acesso ao sistema de fibras óticas (ver Anexo 4).

Alerta-se assim que, face à proximidade da área de intervenção da operação urbanística à servidão da RNT, não poderão ser realizados quaisquer trabalhos que a possam afetar, direta ou indiretamente (por exemplo, reformulação de acessos rodoviários, ligações a redes de esgotos, redes de abastecimento de água, redes de telecomunicações, etc.), sem que a REN seja consultada com antecedência para análise e indicação dos eventuais requisitos de segurança e compatibilização entre infraestruturas.

III. Condicionantes impostas pelas servidões da RNT

Face ao exposto, a operação urbanística Aquaterra Masterplan não deve prever intervenções no eixo Avenida João Paulo II/Rua Adriano Cerqueira que impliquem uma modificação do seu traçado (planimétrica ou altimétrica) e, ainda, quaisquer trabalhos a realizar na zona de servidão das linhas elétricas enterradas de 220 kV devem ser objeto de um acompanhamento próximo da REN durante o planeamento, projeto e construção, com o intuito de garantir a segurança das infraestruturas, pessoas e bens.

Ficamos ao dispor para eventuais informações adicionais.

Com os melhores cumprimentos

REN - Serviços, S.A.
Qualidade, Ambiente e Segurança

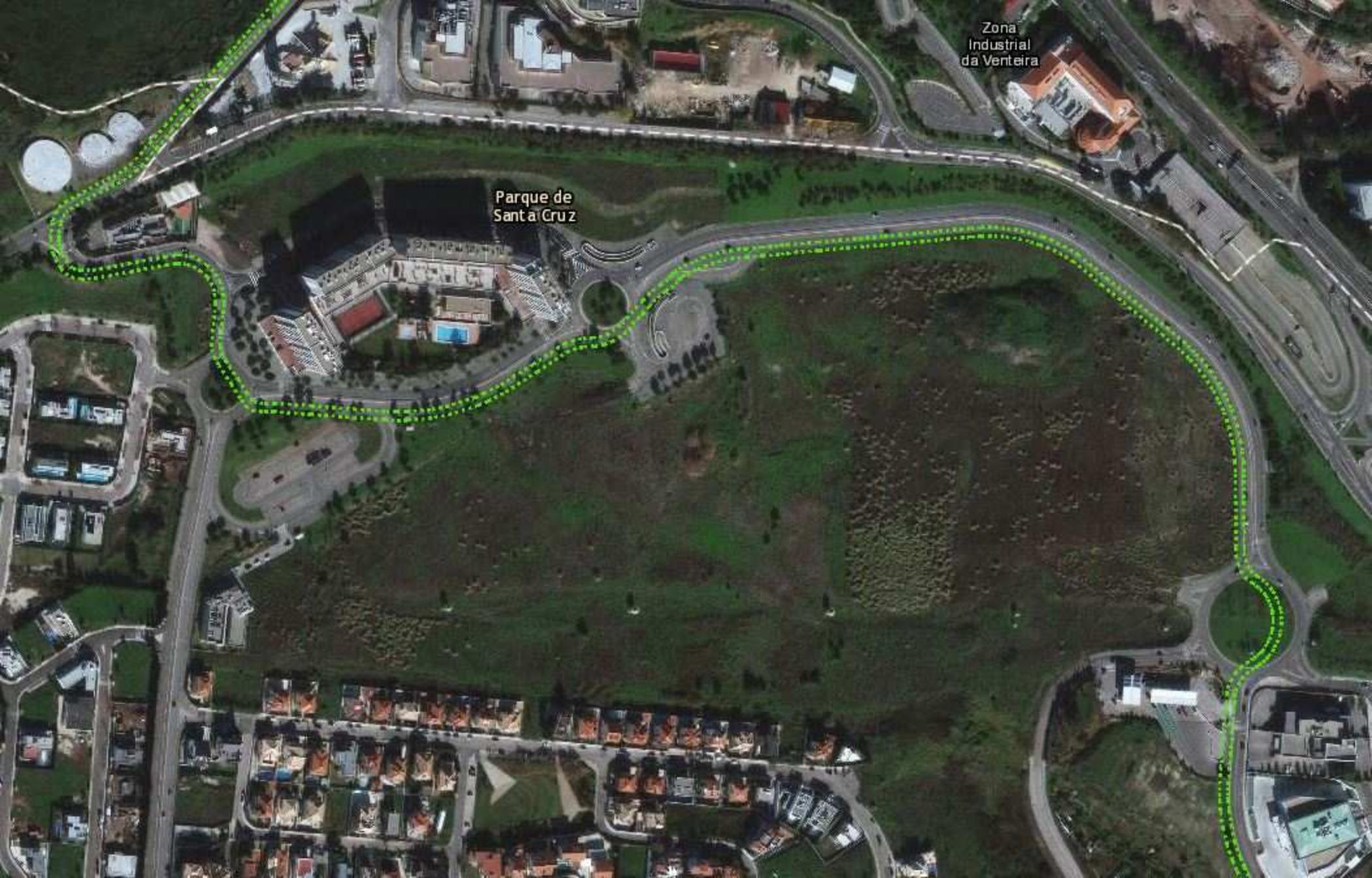


Francisco Parada
(O responsável)

- ANEXO: 1 - Mapa com o traçado das LAM.ZBJ 1 e 2
2 - Corte da instalação tipo (PER006_BA)
3 - Fita avisadora (LD30452)
4 - Caixa de visita para rede subterrânea (CV001)

ANEXO 1

Mapa com o traçado das LAM.ZBJ 1 e 2

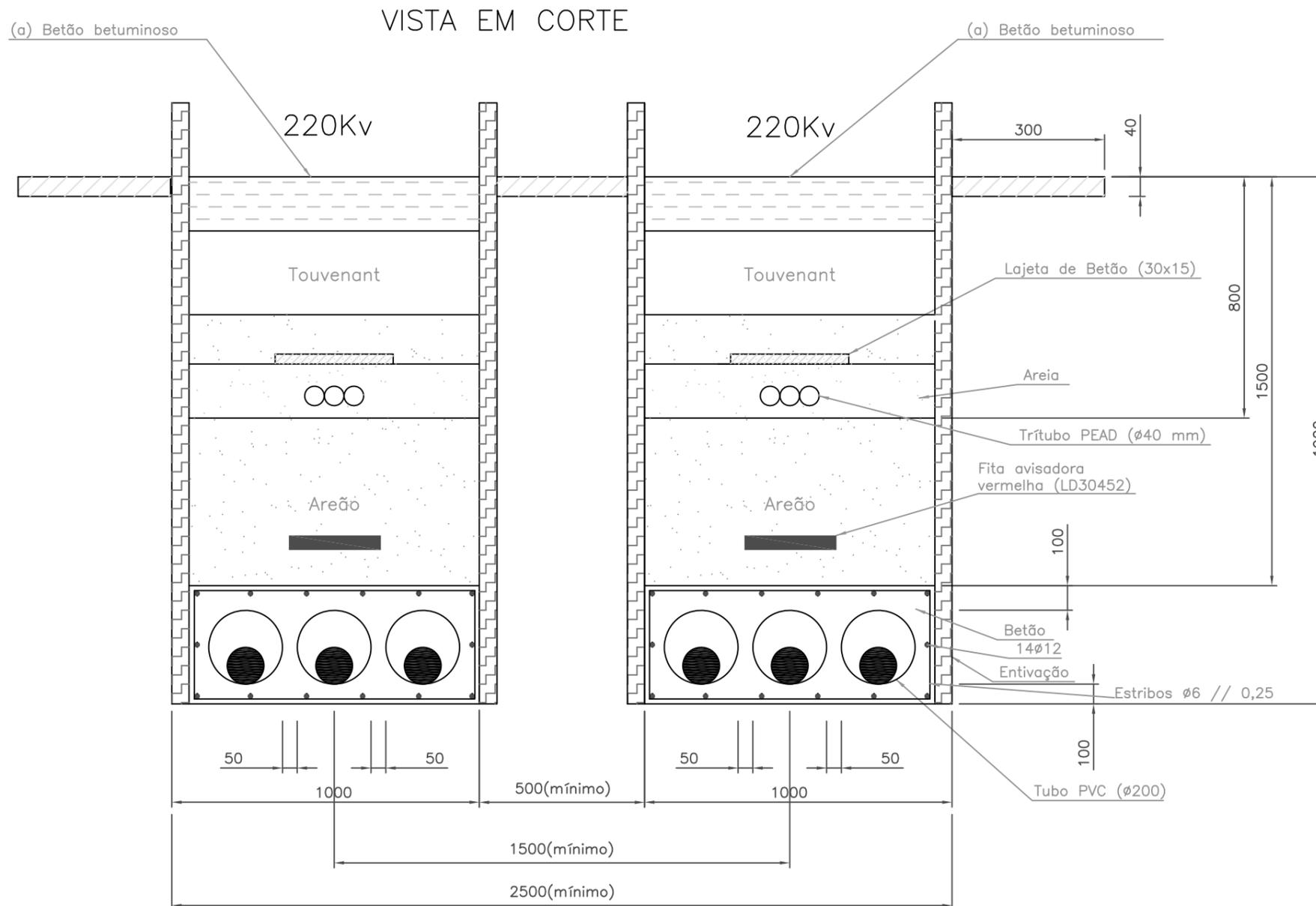


Parque de
Santa Cruz

Zona
Industrial
da Venteira

ANEXO 2

Corte da instalação tipo (PER006_BA)



Zona a fresar ao longo da trincheira.

NOTA: As medidas são em mm. **MATERIAIS:** Betão C16/20
(a) Variável

A	Colocação de Fita Avisadora	R.Salvaterra	A.Ferreira	C.Marcelo	29/06/07
B	Alteração de logotipo	R.Salvaterra	A.Ferreira	C.Marcelo	31/07/07
Edição	Designação	Des.	Verif.	Aprov.	Data

Des. EGT
Proj.
Verif.
Aprov.
Licenciamento DGE
Data 31-07-2007

CABOS SUBTERRÂNEOS (220 kV)

PERFIL TRAV. ESPECIAL TIPO 1



Nº PER006_BA	Revisão B
Escala	Formato A3
Estado	Nº folha

ANEXO 3

Fita avisadora (LD30452)



NOTAS: A sinalização deve ser repetida ao longo de toda a fita avisadora espaçada de 10 cm.
FORMATO – 160 mm
LETRAS – "HELVÉTICA BOLD CONDENSED" 190.60 Ref. da MECANORMA
CORES – (a) Símbolo: preto sobre fundo vermelho
 (b) Fita avisadora: vermelha

A	Alteração da cor de fundo do símbolo.	Susana	Susana	M.Severina	04/05/2004
B	Alteração do logotipo.	J.Tavares	J.Varela	M.Severina	26/04/2007
Revisão	Designação	Des.	Verif.	Aprov.	Data

Desenhado
 José Tavares
 Verificado
 Joao Varela
 Estado
Released
 Manuel Severina
 Data
 4/27/2007

CABOS SUBTERRÂNEOS (150, 220 kV)
 FITA AVISADORA PARA MONTAGEM
 EM VALA

REN
 Rede Eléctrica Nacional, S.A.
 DIVISÃO EQUIPAMENTO

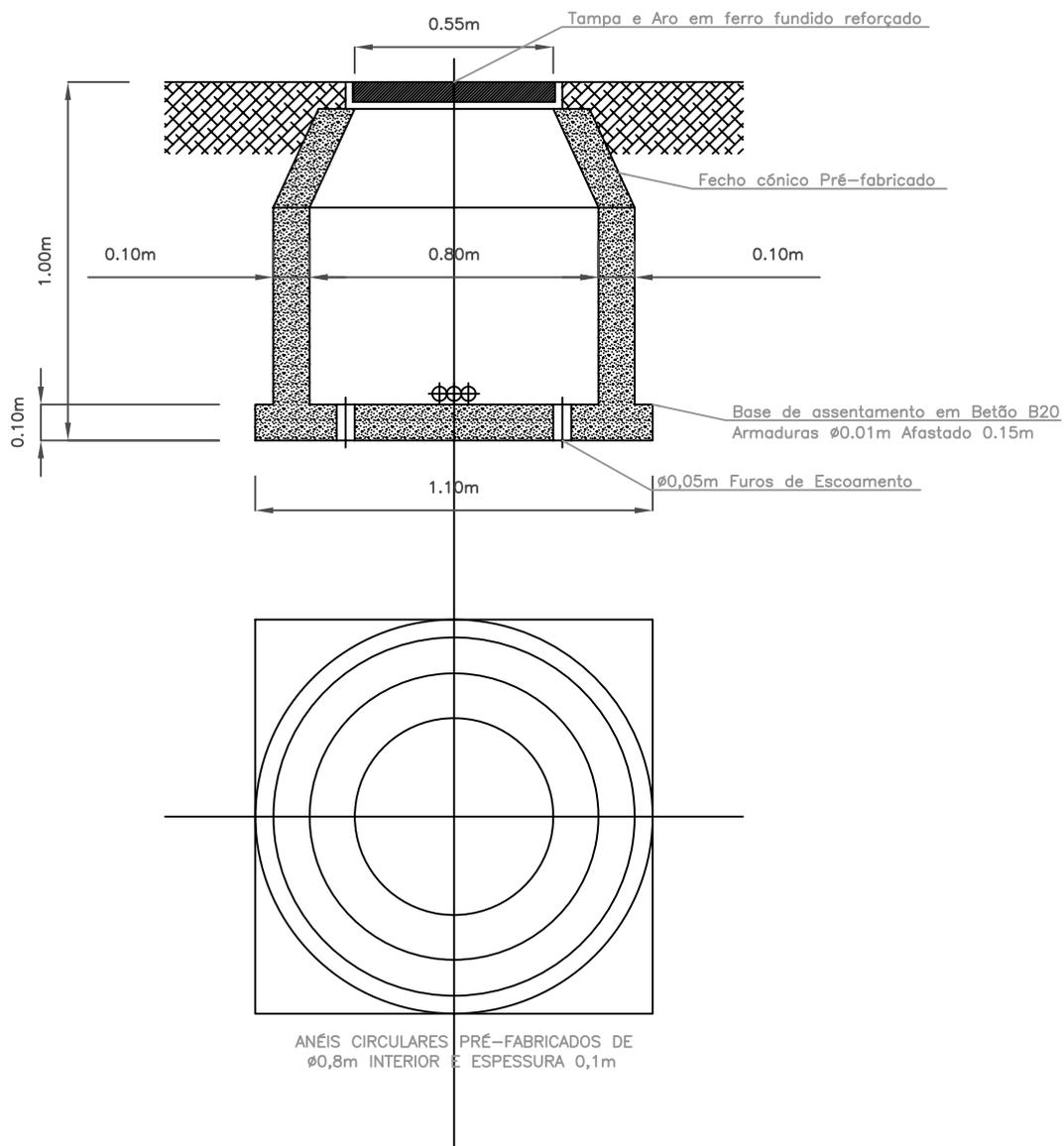
Desenho N° **LD30452**

Revisão **B** Formato **A4** N° folha .

Escala .

ANEXO 4

Caixa de visita para rede subterrânea (CV001)



A	Alteração de logotipo	R.Salvaterra	A.Ferreira	C.Marcelo	31/07/07
Revisão	Designação	Des.	Verif.	Aprov.	Data

Desenhado EGT
Verificado
Estado
Data 31/07/2007

LINHA SUBTERRÂNEA A 220kV

CAIXA OU CÂMARA DE VISITA
PARA REDE SUBTERRÂNEA

 		
Desenho N° CV001		
Revisão A	Formato A4	N° folha
Escala 1/20		

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Rua da Alexandre Herculano, 37

1250-009 Lisboa

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
Portal Participa		REN - 7982/2020 ACSOQAS 173/2020	01/10/2020

Assunto: Proc.º AIA - “Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz ‘Aquaterra Masterplan’”.Parecer específico relativo à Rede Nacional de Transporte Eletricidade

Exmos. Senhores,

A REN - Redes Energéticas Nacionais, S.G.P.S., grupo que detém a participações nas empresas concessionárias da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN) e da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT), tomou conhecimento que o projeto denominado por “Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz ‘Aquaterra Masterplan’” estava em consulta pública até ao próximo dia 1 outubro.

Tendo em consideração que, conforme já referido na carta REN ref.ª 7695/2019, de 6 setembro, enviada à CCDRLVT no âmbito da Consulta Pública da Proposta de Definição de Âmbito (PDA) deste procedimento, as novas infraestruturas a construir no âmbito do projeto em epígrafe e agora em consulta pública, vão ser implantadas na proximidade de dois circuitos elétricos enterrados de 220 kV, pelo que compilamos seguidamente as informações que consideramos serem relevantes para o processo de avaliação em assunto:

I. Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT)

A REN - Rede Elétrica Nacional, S.A. é a concessionária da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT) em regime de serviço público. A RNT é constituída pelas linhas e subestações de tensão superior a 110 kV, as interligações, as instalações para operação da Rede e a Rede de Telecomunicações de Segurança.



A constituição das servidões destas infraestruturas decorre do Regulamento de Licenças para Instalações Elétricas aprovado pelo Decreto-lei n.º 26852, de 30 de julho de 1936, com as atualizações introduzidas pelos Decreto-lei n.º 446/76, Decreto-lei n.º 186/90 e Decreto Regulamentar n.º 38/90.

A servidão de passagem associada às linhas da RNT (aéreas e enterradas) consiste na reserva de espaço necessário à manutenção das distâncias de segurança aos diversos tipos de obstáculos (por exemplo, edifícios, solo, estradas, árvores, infraestruturas enterradas e outros).

O “*Regulamento de Segurança de Linhas Aéreas de Alta Tensão*” (RSLEAT), aprovado pelo Decreto Regulamentar 1/92 de 18 fevereiro, define as distâncias de segurança a estabelecer para:

- a) Linhas elétricas aéreas - Capítulo III (Condutores e cabos de guarda para linhas aéreas), artigos 26.º a 33.º e no Capítulo VIII (Travessias e cruzamentos nas linhas aéreas), artigos 85.º a 126.º,
- b) Linhas elétricas enterradas - Capítulo VI (Linhas subterrâneas e acessórios, artigos 75.º a 82.º e Capítulo X (Travessias, cruzamentos e vizinhança nas linhas enterradas diretamente no solo), artigos 127.º a 134.º.

Como disposto no ponto 3-c do art.º 28.º do RSLEAT, está também definida uma zona de proteção das linhas elétricas aéreas, com uma largura máxima de 45 m centrada no seu eixo, na qual são condicionadas, ou sujeitas a autorização prévia, algumas atividades.

II. Condicionantes impostas pelas servidões da RNT

Relativamente ao projeto em consulta pública, conforme já indicado na fase de Consulta Pública da PDA deste projeto, informamos que no eixo Avenida João Paulo II/Rua Adriano Cerqueira, vias que, de acordo com os elementos facultados, assegurarão o acesso rodoviário às várias construções da operação urbanística, incluindo a saída de um túnel proveniente da EN-117, existem duas infraestruturas subterrâneas da RNT, mais precisamente duas linhas elétricas enterradas em paralelo, designadas como Linhas Alto Mira - Zambujal 1 e 2 (LAM.ZBJ 1 e 2), funcionando com uma tensão de 220 kV, conforme indicado no mapa do Anexo 1.

As referidas linhas subterrâneas da RNT foram instaladas em vala e entubadas, com uma proteção de betão, a uma profundidade variável de acordo com o desenho tipo do Anexo 2. A cerca de 0,80 m acima da cota de implantação dos cabos, ao longo de toda a extensão dos circuitos, foi instalado um tritubo contendo fibras óticas referentes aos circuitos de proteção, capazes de, em caso de avaria, garantir o seu corte em tempos muito rápidos. Existem ainda dispositivos de proteção e segurança complementares, designadamente, sobre os tritubos estão dispostas lajetas de betão e, sobre os cabos, fitas avisadoras “Perigo de morte” com identificação da REN, SA, (ver Anexo 3).

Adicionalmente, existem diversas caixas de visita nas vias públicas, cujo acesso tem de estar garantido 24 h por dia, as quais estão identificadas nas suas tampas com o logotipo da REN:

1. Aproximadamente de 600 em 600 m com equipamentos do sistema de ligação à terra dos cabos subterrâneos (imposição regulamentar e de exploração da infraestrutura);
2. Aproximadamente de 100 em 100 m para acesso ao sistema de fibras óticas (ver Anexo 4).

Alerta-se assim que, face à proximidade da área de intervenção da operação urbanística às servidões da RNT, não poderão ser realizados quaisquer trabalhos que a possam afetar, direta ou indiretamente (por exemplo, reformulação de acessos rodoviários, ligações a redes de esgotos, a redes de abastecimento de água, a redes de telecomunicações, etc.), sem que a REN seja consultada com antecedência para análise e indicação dos eventuais requisitos de segurança e compatibilização entre infraestruturas.

Face ao exposto, a operação urbanística Aquaterra Masterplan não deve prever intervenções no eixo Avenida João Paulo II/Rua Adriano Cerqueira que impliquem uma modificação do seu traçado (planimétrico e/ou altimétrico) e, ainda, quaisquer trabalhos a realizar na zona de servidão das linhas elétricas enterradas de 220 kV devem ser objeto de um acompanhamento próximo da REN durante o planeamento, projeto e construção, com o intuito de garantir a segurança das infraestruturas, pessoas e bens.

Ficamos ao dispor para eventuais informações adicionais.

Com os melhores cumprimentos

REN - Serviços, S.A.
Qualidade, Ambiente e Segurança

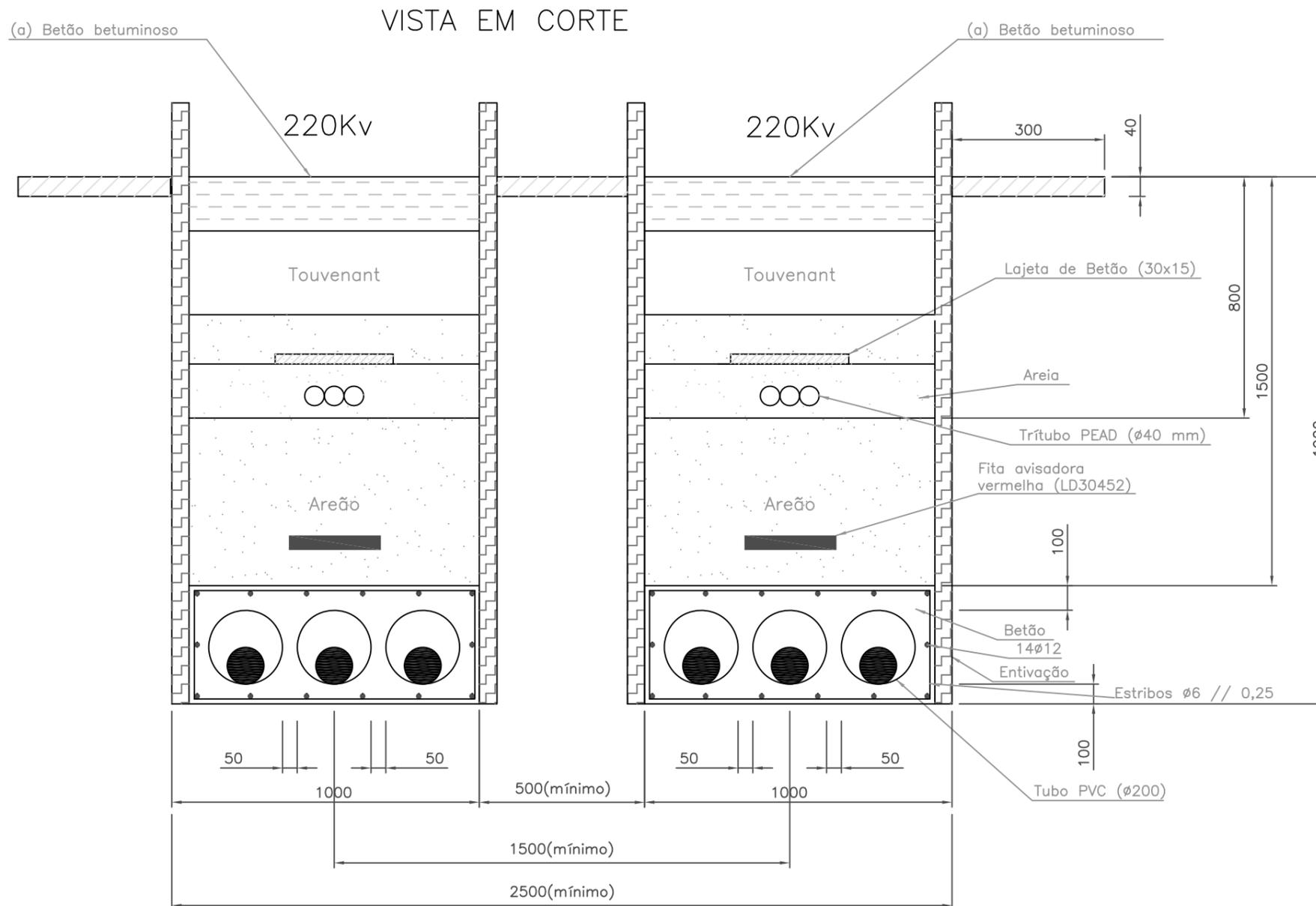
Francisco Parada
(O responsável)

ANEXO: 1 - Mapa com o traçado das LAM.ZBJ 1 e 2
2 - Corte da instalação tipo (PER006_BA)
3 - Fita avisadora (LD30452)
4 - Caixa de visita para rede subterrânea (CV001)



Parque de Santa Cruz

Zona Industrial da Venteira



Zona a fresar ao longo da trincheira.

NOTA: As medidas são em mm. **MATERIAIS:** Betão C16/20
(a) Variável

A	Colocação de Fita Avisadora	R.Salvaterra	A.Ferreira	C.Marcelo	29/06/07
B	Alteração de logotipo	R.Salvaterra	A.Ferreira	C.Marcelo	31/07/07
Edição	Designação	Des.	Verif.	Aprov.	Data

Des. EGT
Proj.
Verif.
Aprov.
Licenciamento DGE
Data 31-07-2007

CABOS SUBTERRÂNEOS (220 kV)

PERFIL TRAV. ESPECIAL TIPO 1



N° PER006_BA	Revisão B
Escala	Formato A3
Estado	N° folha



NOTAS: A sinalização deve ser repetida ao longo de toda a fita avisadora espaçada de 10 cm.
FORMATO – 160 mm
LETRAS – "HELVÉTICA BOLD CONDENSED" 190.60 Ref. da MECANORMA
CORES – (a) Símbolo: preto sobre fundo vermelho
 (b) Fita avisadora: vermelha

A	Alteração da cor de fundo do símbolo.	Susana	Susana	M. Severina	04/05/2004
B	Alteração do logotipo.	J. Tavares	J. Varela	M. Severina	26/04/2007
Revisão	Designação	Des.	Verif.	Aprov.	Data

Desenhado
 José Tavares
 Verificado
 Joao Varela
 Estado
Released
 Manuel Severina
 Data
 4/27/2007

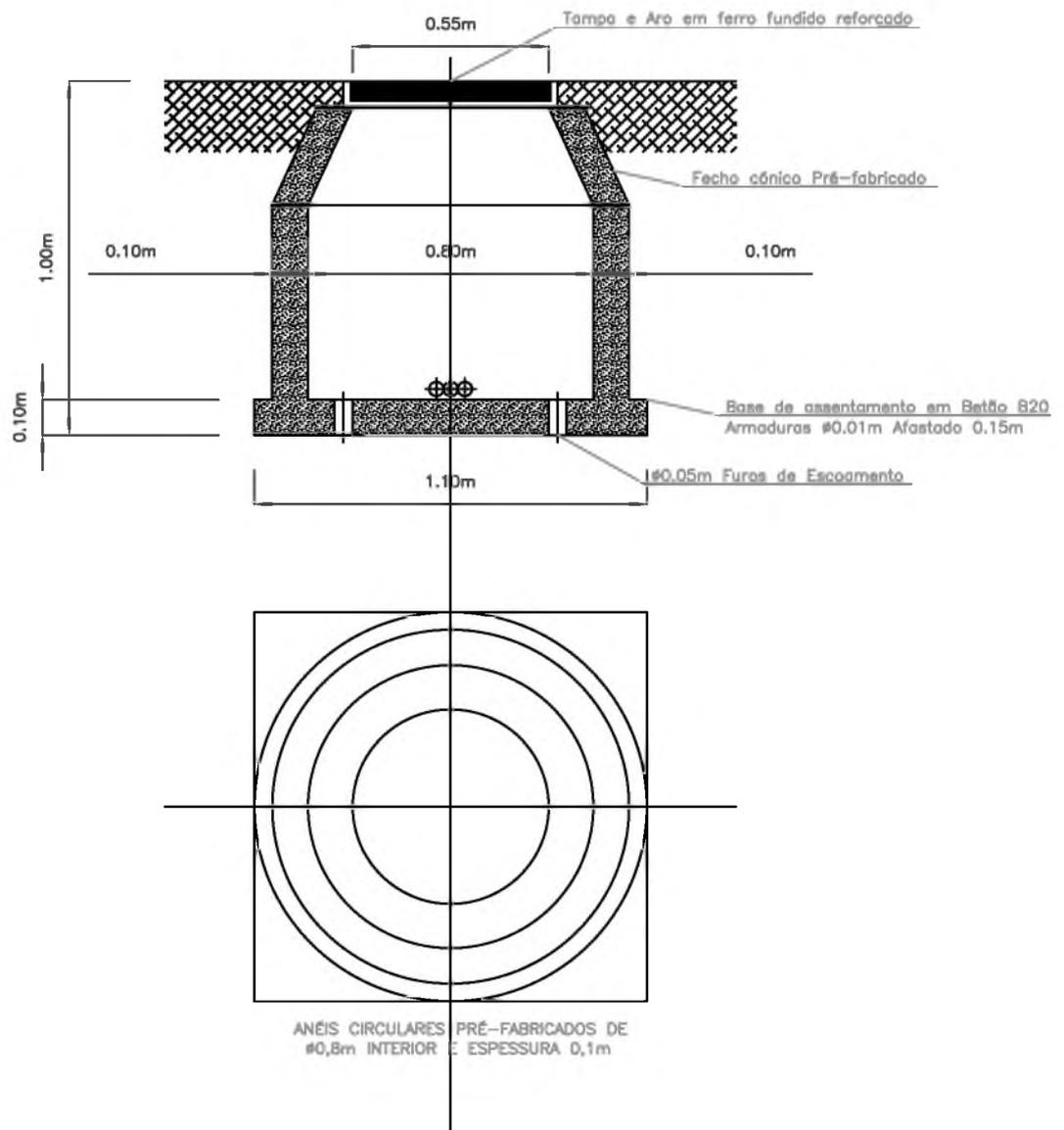
CABOS SUBTERRÂNEOS (150, 220 kV)
 FITA AVISADORA PARA MONTAGEM
 EM VALA

REN
 Rede Eléctrica Nacional, S.A.
 DIMSÃO EQUIPAMENTO

Desenho N° **LD30452**

Revisão	Formato	N° folha
B	A4	,

Escala



A	Alteração de logotipo	R.Salvaterra	A.Ferreira	C.Marcelo	31/07/07
Revisão	Designação	Des.	Verif.	Aprov.	Data

Desenhado EGT
Verificada
Estado
Data 31/07/2007

LINHA SUBTERRÂNEA A 220kV

CAIXA OU CÂMARA DE VISITA
PARA REDE SUBTERRÂNEA



Desenho N° CV001		
Revisão A	Formato A4	N° folha
Escala 1/20		

Loteamento Parque de Santa Cruz "Aquaterra Masteplan" e RNT



Simbologia	
	Túneis de acesso ao Loteamento Parque de Santa Cruz "Aquaterra Masteplan"
	Cabos subterrâneos a 220kV (RNT)

Data:
16/02/2024

Elaborado:
Rúben Duarte

Escala:
1:2 000



ID 73449 Tiago Miguel da Costa Rogado em 2024-02-19

Comentário:

Boa tarde.Em anexo segue o ficheiro contendo os meus comentários técnicos.
Cumprimentos. Tiago Rogado

Anexos: 73449_Processo consulta publica Aquaterra Masterplan 19 02 2024.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

Caros Senhores

No âmbito do processo de consulta pública em vigor no Portal Participa para o RECAPE – Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz “Aquaterra Masterplan” em vigor entre 01-02-2024 e 21-02-2024, seguem os meus comentários na qualidade de cidadão interessado em usufruir as vantagens que a serra de Carnaxide actualmente concede a toda a população local.

Da análise efectuada aos elementos técnicos disponibilizados no Portal Participa, seguem os principais comentários:

1. Lacuna de informação detalhada sobre o impacte cumulativo muito significativo que será gerado com o acréscimo tráfego estimado com o projecto numa zona já de si fortemente urbanizada.
2. Lacuna de informação sobre qual a sobrecarga efectiva que será sentida desde o ano 0 até ao ano horizonte do projecto em matéria de acessibilidades para entrada e saída de zonas já densamente urbanizadas como sejam Carnaxide e Alfragide e a nível indirecto os acessos para Amadora e outros locais servidos pela EN 117 e IC19.
3. Lacuna de informação técnica que suporte a análise em que medida a criação de rotundas complementares permitirão escoar o aumento de tráfego estimado não só pelo acesso ao projecto de urbanização, como pela quantidade de tráfego adicional utilizada para circulação para outras zonas por intermédio dos projecto urbanístico.
4. Lacuna de informação técnica que suporte a análise do impacte cumulativo na qualidade do ar numa zona já fortemente urbanizada e com tendência a aumentar os níveis de poluição do ar.
5. Lacuna de informação técnica que suporte a análise sobre quais as reais necessidades de reforço do serviço de transportes públicos a assegurar para uma área de património natural que está a ser “esquartejada” com sucessivos projectos urbanísticos a implantar em áreas com relevância ambiental na serra de Carnaxide.
6. Lacuna de informação técnica que suporte a análise do Impacte cumulativo na descaracterização de uma paisagem cujo patrimonial natural deveria respeitar a matriz cultural e patrimonial da Serra de Carnaxide.
7. Lacuna de informação técnica sobre quais as medidas compensatórias significativas a executar na área de urbanização face ao impacte da construção da urbanização e respectivos acessos. Essas medidas compensatórias deveriam incidir sobre os fenómenos relacionados com as alterações climáticas (considerar os cenários cada vez mais recorrentes de precipitações muito intensas em curtos períodos de tempo, análise de projectos de drenagem considerando períodos de retorno elevados, análise de viabilidade de instalação e criação de bacias de retenção e infiltração, etc).
8. Lacuna de informação técnica sobre o modo como o projecto imobiliário desenvolvido poderá ser articulado com transportes públicos, procurando deste modo também analisar a necessidade de descarbonizar e incentivar a utilização de transportes públicos alternativos e com menor impacte ambiental.

Em síntese nesta fase de consulta pública, registo a minha opinião desfavorável na execução do projecto de urbanização face aos desconhecimentos dos impactes cumulativos que serão

gerados por este projecto urbanístico numa área natural de relevância local. Verifica-se, por conseguinte, que há uma tendência de enorme betonização na serra de Carnaxide, que se pretende que seja uma zona tampão e de travagem a operações de especulação imobiliária.

Segue mais informação para ser considerada para tomada de decisão pela CCDR LVT, sobre a importância histórica da área circundante que se projecta ser urbanizada.

Fonte <https://www.turiscar.pt/pt/conheca-portugal/carnaxide> - (Consultada a 19 de Fevereiro de 2024)

Aqueduto, Mãe de Água e Chafariz

No topo da Serra de Carnaxide temos uma das melhores vistas sobre Lisboa, o Tejo, a margem sul e a costa de Oeiras.



Para além dos valores naturais podemos encontrar diversos aquedutos.

O Aqueduto de Carnaxide foi mandado construir por D. José I no século XVIII.



Trata-se de um aqueduto subterrâneo, que conduz a água da nascente, localizado a cerca de 1 km da entrada da galeria do sítio designado das Francesas, até ao chafariz situado na zona antiga de Carnaxide.

São apenas visíveis três claraboias que assinalam exteriormente o curso da água. A mina mãe-de-água, feita em cantaria, constitui uma bela peça de arquitectura do século XVIII. O seu interior é ocupado por bancos em pedra e um tanque – reservatório das águas que se dirigem para o chafariz.

Edição CMO “ Património – História” Dra. Filomena Serrão

Há 70 milhões de anos, um vulcão residente na zona de Carnaxide entrou em erupção lançando a sua lava até Mafra e deixando água de qualidade na sua terra. A serra de Carnaxide, de onde vinha um braço de água para o Aqueduto de Caneças, dava de beber à capital do país e para retribuir a amabilidade, D. José I mandou construir um aqueduto só para ela! As obras começaram em 1765 e no ano seguinte inaugurou-se o aqueduto e o chafariz

onde chegava fresca e pura a água da serra. Hoje a água foi considerada «imprópria para consumo», mas ainda se pode ler no frontispício da fonte, em latim inscrito numa placa de pedra, que «O fidelíssimo Rei D. José I, liberal, magnífico e piedoso, mandou que para utilidade deste povo, corresse livre esta água. Ano do Senhor de 1766». Livro Memórias de Carnaxide – Novembro de 2005 – João Figueiredo e Sofia Santos

Os textos acima foram retirados do site da Junta de Freguesia de Carnaxide, onde podemos encontrar variada informação sobre a sua zona histórica

Marco Geodésico



Com linhas que fazem lembrar um foguetão, esta edificação em conjunto com o Farol da Gibalta e o Farol do Esteiro, define o enfiamento da Grande Barra do Tejo - importante função para a navegação marítima no porto de Lisboa.

<http://mtfoliveira.blogspot.pt/2012/06/o-misterio-do-foguetao-de-carnaxide.html>

Conclusão

Da análise efectuada aos elementos apresentados no portal Participa, conclui-se que o projecto e RECAPE apresentam lacunas de conhecimento significativas relacionados com os impactes indicados sendo que o projecto imobiliário apresenta ainda impactes negativos muito significativos em particular no que respeita ao aumento da capacidade de carga urbanística, aumento da pressão de veículos no local, aumento das condições de escoamento superficial de precipitação face à impermeabilização dos solos e inexistência de uma aposta na renaturalização de espaços verdes na sua envolvente e respectivas medidas compensatórias para prevenir os efeitos das alterações climáticas a gerar na Serra de Carnaxide.

Como tal, sugere-se que a operação de loteamento tal como apresentada seja indeferida.

Tiago Rogado

Eng. do Ambiente

Membro da Ordem dos Engenheiros – Colégio de Engenharia do Ambiente – n. 40985

ID 73284 Renato Augusto Reis em 2024-02-01

Comentário:

Excelente projeto, mais emprego e desenvolvimento sustentável.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:
