

Comissão de Moradores da Damaia

Prac. Bernardo Santareno, 6 3º Esq. 2720 Damaia Tel: 936480762

**Excelentíssimo Senhor,
Presidente do Instituto do Ambiente
Prof. Gonçalves Henriques**

C/c

Excelentíssimos Senhores

Primeiro Ministro, Engº José Sócrates

Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Eng. Mário Lino

Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Prof. Carmona Rodrigues

Assunto: Consulta do Público referente ao “IC17 - CRIL – SUBLANÇO BURACA / PONTINHA”

Lisboa, 13 de Novembro de 2006

0 – INTRODUÇÃO

As “Alterações ao Projecto” (ver pág.1) são, para os moradores de Santa Cruz de Benfica e da Damaia de Baixo, um projecto novo. E bastante pior, que não tem nada a ver com o anterior:

- refaz o Nó da Damaia, para beneficiar a C. M. Amadora (Urbanização Falagueira / Venda-Nova);
- como consequência da reintrodução da saída para o Nó da Damaia, reentra a 4ª via, que destrói os logradouros e casas:

- aumenta a cota do piso do túnel em 2 m, argumentando com o caneiro da R. De Goa; “ganha” assim justificação para retirar os ventiladores, para evitar que os moradores fiquem mais emparedados...; ao retirar os ventiladores “ganha” justificação para fazer a grande abertura no tecto do túnel (K m 1.200 a 1.500), que na prática anulam o túnel, trazendo de novo o espectro do ruído ensurdecedor e da poluição atmosférica jorrando sobre o Bairro;

- para fazer passar melhor estas ideias, vão buscar argumentos à DIA, de segurança rodoviária, de estudos de tráfego e até, pasme-se, a satisfação das necessidades da população.

Mas então a proposta em túnel com 3 + 3 vias não era já a mais segura em termos rodoviários (sem a “turbulência” motivada pela saída para o Nó da Damaia) e mais benéfica para a população? E, mesmo em termos de estudos de tráfego, a estrada não continua a ter 3 +3 vias, em percurso corrente (sem contar com as entradas e saídas)? E quanto ao nível de serviço, entre Buraca e Pontinha, a estrada não funciona melhor (maior capacidade) com 3 + 3 vias contínuas, sem entradas e saídas, do que com uma 4ª via intermitente com entradas e saídas?

A nossa exposição procura incidir sobre estas tentativas de manipular a DIA, violando-a quando convém e apoiando-se nela sempre que pode. Lamentavelmente a tutela aceitou este projecto-base, parecendo estar satisfeita com a situação. Estamos convictos de que o Instituto do Ambiente não fará o mesmo.

O Instituto do Ambiente tem estado vigilante, evitando abusos nas outras fases de Consulta Pública, que até eram menos “agressivas” para os moradores de Santa Cruz de Benfica e Damaia de Baixo. Agora, com alterações tão danosas, terá de opor terminantemente. Estamos certos disso.

Todavia, há um factor que nos preocupa sobremaneira: o processo de concepção/construção. Onde caberão, neste processo, as preocupações dos cidadãos? Com quem vamos dialogar? Com os construtores?

Apesar da grande quantidade de erros e imprecisões por nós detectados nos textos e desenhos disponibilizados pela EP/COBA, fizemos uma abordagem dos temas que julgamos mais prementes. Procurámos sintetizar este texto, evitando o relato histórico, sempre importante para perceber o quanto já andámos para chegar à situação actual, evitando que o Estado faça tábua rasa do nosso trabalho e também do do Instituto do Ambiente. Para obviar a isso, anexamos os outros nossos documentos de resposta às fases de Consulta Pública.

ANÁLISE DO PROJECTO-BASE EM AVALIAÇÃO

I – NÓ DA DAMAIA

O projecto de 2003 (o EP/COBA refere sempre o projecto de 2004) garante a eliminação de metade do Nó da Damaia, resolvendo o problema da largura excessiva da via, que levaria à invasão dos logradouros das moradias e destruição de ampliações, e isto ainda que apenas na fase de construção. Contestávamos o meio Nó restante por receio do efeito de chamada canalizando o trânsito da Amadora para este Nó, por este não ter boas condições para escoar o tráfego, o qual terá, por sua vez, de optar por cruzar o Bairro de Santa Cruz para aceder ao centro de Lisboa. Acresce o facto da população da futura urbanização Falagueira / Venda-Nova ir potenciar este efeito. Quanto ao projecto-base em apreço, ao propor a reintrodução da 4ª via viola a Declaração de Impacte Ambiental (DIA), ainda mais que as outras fases de alterações, ao negligenciar os moradores, mas há uma novidade com a criação do túnel nas Portas de Benfica, que é uma obra louvável em si, justifica-se a EP / COBA, que o aumento do sofrimento do conjunto das moradias é compensado pelo atenuar do sofrimento dos prédios em altura (vêr pág. 76). Grandes justiceiros!

II – 4º VIA

O EP / COBA tenta desassociar a necessidade da 4ª via da decisão arbitrária (apenas para satisfazer a C. M .Amadora) de fazer o Nó da Damaia. É um disparate, pois o perfil tipo da CRIL tem 3 + 3 vias, e só nas zonas de entradas e saídas demasiado próximas torna aconselhável a 4ª via, e isto por questões de segurança, claro, para facilitar as trocas. Isto mesmo diz a EP / COBA (ver pág. 45, linhas 22 a 26).

Ora este caso de uma entrada seguida de uma saída só existe neste projecto-base; porquê? Porque a C. M .Amadora quer refazer o Nó da Damaia, fazendo uma saída ao Km 1.700, que era a solução de 1996 e tinha sido eliminada no projecto de 2003, que é aquele que a DIA legitima! Assim, é o EP / COBA que, ao introduzir esta saída à força, obriga depois à 4ª via!

No projecto de 2003, o meio Nó foi eliminado, também justamente por **questões de segurança rodoviária**, por o espaço entre o Nó da Buraca e o Nó da Damaia não permitir fazer a saída sem a 4ª via, e essa via suplementar ser a responsável pelo alargamento do perfil da estrada o que prejudicava fortemente as moradias. Assim com um perfil de 3 + 3 vias, logo **sem saída para o Nó da Damaia** no sentido Buraca – Pontinha, a estrada já não prejudica as habitações e passa a ser mais segura, uma vez que as entradas e saídas são zonas que geram turbulência no tráfego aumentando o risco de acidente.

A estrada com 3 + 3 vias, deste modo, **escoa mais tráfego** (ao contrário do que se diz na pág. 8) do que uma zona com saída, é mais segura em termos rodoviários. Deve-se esta última observação ao facto, nunca mencionado pela EP / COBA mas por todos nós conhecido, de que há muitos condutores pouco escrupulosos que não respeitam a fila de saída, tentando entrar no limite com manobras bruscas. De resto, mesmo com a 4ª via, isso iria acontecer, como se pode observar todos os dias à hora de ponta nas saídas da CRIL / entradas para Lisboa.

Como exemplos de que a CRIL tem, no troço Buraca / Pontinha, sempre 3 + 3 vias (e não 4 + 4 vias como os supostos estudos de tráfego reclamam) veja-se o traçado nos seguintes pontos:

- Km 0.500 a 0.600: ainda dentro do Nó da Buraca, vê-se bem o traçado com 3 + 3 vias; só podem andar 3 veículos lado-a-lado;
- Km 1.700 a 1.800: dentro do Nó da Damaia, vê-se bem o traçado com 3 + 3 vias; só podem andar 3 veículos lado-a-lado;
- Km 2.200 a 2.900: dentro do Nó na zona de Alfovelos, vê-se bem o traçado com 3 + 3 vias; só podem andar 3 veículos lado-a-lado;
- Km 3.600: já dentro do Nó da Pontinha (já construído), volta-se a ver o traçado com 3 + 3 vias; só podem andar 3 veículos lado-a-lado.

Em resumo: na circulação entre Nó da Buraca e Nó da Pontinha só é possível a circulação contínua a 3 filas de automóveis; no resto, há uma profusão de entradas e saídas que engrossam o perfil com mais uma via de cada lado, e isto por razões de segurança, claro! Mas onde não cabe a 4ª via, não se faça a ligação ao tráfego local, e já temos a segurança rodoviária. Elimine-se o Nó da Damaia, cumpra-se a DIA.

III – ESTUDOS DE TRÁFEGO DA 4ª VIA

Acreditamos que os estudos de tráfego não consideram o fluxo grande entre o Nó da Buraca e a Pontinha, apenas, mas sempre com a Falagueira no meio e com acessos. Ora onde estão os estudos de tráfego? Quem os encomendou? Quem os executou? Quais os pressupostos? O estudo justifica 4 vias? Como? Tal como se viu anteriormente, neste projecto-base a CRIL tem 3 + 3 vias e as 4ª vias são só para as entradas e saídas. Assim sendo, no percurso Nó da Buraca – Nó da Pontinha o condutor só tem 3 + 3 vias. Já o condutor que vá para a Falagueira / Venda-Nova usando o Nó da Damaia poderá experimentar a 4ª via, e isto quer vindo da Buraca quer vindo da Pontinha. Desta forma demonstra-se que, junto ao Bairro de Santa Cruz e Damaia de Baixo, a 4ª via só existe para permitir as saídas e entradas de acesso ao Nó da Damaia, e daí à Falagueira / Venda-Nova.

Ora isto não é correcto pois, por causa de uma futura urbanização, estão a agravar o ponto de partida do projecto, que já estava no limite com a situação de falta de espaço. A CRIL com 3 + 3 vias passa rente ao Bairro de Santa Cruz afectando apenas marginalmente, mas está a um passo de o afectar ao longo de todo o Bairro, se entrar a 4ª via.

IV – SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A saída para o Nó da Damaia gera a necessidade da 4ª via por questões de segurança rodoviária. É verdade, mais ainda é mais certo que, sem o Nó da Damaia, o perfil 3 +3 vias evita desde logo o problema da segurança. **A opção da saída para o Nó da Damaia é o elemento que produz insegurança**, como nós sempre afirmámos, visto estar muito próximo do Nó da Buraca. Por isto o projecto de 2003 eliminou esta saída, obtendo-se uma solução justa e segura. De resto como podem os técnicos da COBA advogar que o projecto de 2003, feito pela COBA, não tinha segurança rodoviária? Além do desatino de tal afirmação (como quem diz, o outro projecto era mau mas este já é bom...), acresce que este estudo é um projecto-base, enquanto que o outro era um projecto de execução, e como tal muito melhor estudado.

Conclusão: cumpra-se a DIA, implemente-se o túnel de 2003, com 3 +3 vias, cujas condições eram, então, pela COBA, julgadas suficientes, e sobretudo, concentrem-se em controlar efectivamente o limite de velocidade, que é o melhor garante de segurança.

De resto, parece que o EP / COBA não está assim tão interessado na segurança rodoviária, pois além de pretender fazer uma saída num local sem condições, propõe agora abrir o tecto do túnel...ora, essa alteração, desde logo gravosa para os moradores, traz também graves implicações ao nível da segurança rodoviária, mas a isso o EP / COBA não faz qualquer alusão...

Referimo-nos, em primeiro lugar, à brusca transição entre troços em sombra e troços em luz, provocando o encandeamento na zona de luz (está fortemente orientada a Sul) que muito dificultará perceber alguma alteração inesperada no tráfego imediatamente dentro da zona de sombra, o que é mais que certo que aconteceria, sobretudo com a proposta reintrodução da saída para o Nó da Damaia.

Referimo-nos, em segundo lugar, à questão da chuva e aos problemas de aderência que isso provoca, agravado pelo facto da deposição de poeiras e folhas vindas do exterior (jardins das moradias e arranjos exteriores futuros) criarem uma “papa” escorregadia, gelatinosa. Acresce que a própria situação de transição brusca seco-molhado-seco pode produzir no condutor, que não espera tais

mudanças abruptas, comportamentos bruscos que poderão motivar mais acidentes. Acresce que o traçado tem uma forte inclinação a descer, dificultando parar em segurança.

O próprio facto de existir uma saída (se fosse realizada) leva o condutor que venha com alguma velocidade a ter de travar (ainda que ligeiramente) para se meter na fila, o que também potencia o risco de acidente. Acrescente-se os condutores “golpistas” (que se metem à frente de todos, em cima da saída) e temos um quadro brilhante: ou acidentes ou aglomerações na 4ª e 3ª vias, que levarão a baixar o nível de serviço nesta zona.

Mas o que diz o EP / COBA de tudo isto? Nada, naturalmente!

V – ARGUMENTOS TECNICISTAS (e falaciosos)

As justificações técnicas são importantes, mas os impasses projectuais, ao serem resolvidos pela tutela com a emissão de uma Declaração de Impacte Ambiental, passam a criar **factos incontornáveis**. Ora o que a COBA / EP faz é enrodilhar uma série de argumentos técnicos com o respeito pela DIA, para na prática justificar aquilo que ela pretende: reintroduzir o Nó da Damaia com as 4 vias, mesmo que isso destrua o Bairro de Santa Cruz e cause degradação completa na qualidade de vida dos moradores (incluindo os da Damaia de Baixo). Neste processo cai em contradições frequentes, como vimos anteriormente e veremos de seguida.

VI – CORTE LONGITUDINAL DOS TÚNEIS

O projecto-base ora apresentado propõe o disparate de abrir o túnel de Benfica contrariando a DIA, que manda implementar o Túnel e, se possível minimizar ainda os impactes não resolvidos até então. Ora o impacte maior no projecto de 2003 consistia no volume de betão saliente ao Km 1.575 na passagem do túnel para o viaduto das Portas de Benfica. De facto, para descer mais o túnel o acesso ao viaduto resultaria muito mais inclinado, embora até tivéssemos proposto que o viaduto, 11 m acima da estrada de Benfica, baixasse uns 5 m, ficando menos agressivo para a população local e permitindo baixar a cota do volume de betão.

Entretanto, este projecto-base propõe já um túnel nas Portas de Benfica, o que é óptimo, sobretudo se isso não for usado como justificação para piorar o traçado junto ao Bairro de Santa Cruz e Damaia de Baixo. Infelizmente, isso é o que acontece. Propõem que o piso do túnel neste local suba 2 m (ver pág. 25) para permitir um “certo arranjo” do caneiro da R. De Goa (ao km 1.575) que por sua vez permita fazer o túnel nas Portas de Benfica.

Esta solução vem colocar o problema antes referido (a subida para o viaduto) ao contrário: agora é que o túnel devia enterrar mais em Santa Cruz, para diminuir as inclinações da estrada (o EP / COBA reconhece que são excessivas) e evitar um ponto baixo ao km 1.375 (o EP / COBA reconhece ser aconselhável evitar estes pontos), o que é perfeitamente realizável. Qual é a dificuldade? O grande problema apontado, o colector de águas pluviais da Rua de Goa. Ora, não será possível desviá-lo? Com uma obra da grandeza da CRIL, com tanto dinheiro dos contribuintes gastos nos Nós para acesso à Falagueira / Venda-Nova, não haverá verba para corrigir este colector?. Se for difícil restabelecê-lo neste local, faça-se a ligação directa às Portas de Benfica, ao caneiro de Alcântara, que até vai ter grandes obras para recolher águas da Falagueira / Venda-Nova e passar sobre o túnel (veja-se pág.51). Assim, como assim, esta ligação do caneiro menor (da R. De Gôa) ao caneiro maior (caneiro de Alcântara) já existe uns 400m à frente, junto ao mercado de Benfica.

Veja-se, a propósito, a justificação da EP / COBA para o túnel das Portas de Benfica (ver pág. 32). Apesar da existência do caneiro de Alcântara e da existência de um ponto baixo desaconselharem o túnel, os pareceres relativos a:

- implicações acústicas;
- inserção urbana;
- inserção paisagística;

levaram a tutela, de acordo com a evolução do processo de avaliação ambiental e sucessivas alterações, a decidir “que as condicionantes técnicas se teriam que resolver no decurso do projecto, valorizando-se as preocupações ambientais e urbanas”.

Ora, se para as Portas de Benfica é válido, então para Santa Cruz de Benfica e Damaia de Baixo já não o é? Recorde-se que o projecto de 2003 até já contemplava o túnel neste local e só faltava rebaixar o volume de betão que cortava a centenária ligação entre Benfica e a Damaia, o que era dificultado pelo acesso ao viaduto sobre as Portas de Benfica. Agora, com o túnel nas Portas de Benfica, é muito mais fácil baixar esta zona.

O argumento apresentado pelo EP / COBA para não o fazer é o caneiro da R. De Goa (o que é ridículo). A razão para não rebaixarem, dizemos nós, é o desespero para manter o Nó da Damaia.

VII – VANTAGENS DESTA ENTERRAR

O volume de betão desaparece, ninguém mais o vê, do lado da Damaia e de Santa Cruz. Deixa de ter impacte! Depois, a ligação pedonal hoje existente mantêm-se, suave e normal. Quanto aos automóveis deverão ir à rotunda como projectado. No interior da CRIL diminui as inclinações e desaparece o ponto baixo ao km 1.375. Veja-se, a propósito, na pág. 49, que a geometria da CRIL apresenta dois pontos baixos, que são onerosos de resolver. Ora, se eliminarem o ponto ao Km 1.375, ficará apenas um ponto por resolver.

VIII – FINALMENTE A DIRECTIZ

Tendo o perfil 3 + 3 vias (ver projecto de 2003), e estando o volume de betão completamente enterrado, já não será necessário afastá-lo tanto, cerca de 6 metros, dos prédios da Damaia, o que acontecia pela necessidade de realizar o restabelecimento de ruas locais entaladas entre prédios e paredes de betão do topo do túnel. Agora com o túnel completamente enterrado só haveria algum empecilho na fase de construção, ficando todo o volume de betão completamente enterrado, desta forma podia-se afastar a directriz 3 metros, pelo menos, o que poupa 2 moradias e o logradouro das outras. Seriam demolidas apenas duas moradias e os logradouros das outras ficariam completos (após as obras).

Veja-se a propósito o desenho em anexo, por nós executado, onde assinalamos esse desvio de 3 m na directriz. Com o espaço que sobra, e que vai aumentando (do Km 1.100 ao Km 1.500), podia-se fazer uma zona dentro do túnel para os pesados encostarem (em caso de avaria), por volta do Km 1.400, com uma belíssima saída de emergência para a superfície. É mais seguro para os utentes da via e não prejudica as moradias e logradouros.

IX – OS CIDADÃOS, A CONSULTA PÚBLICA E A INDIGNIDADE DESTA PROJECTO-BASE

Este processo da CRIL tem sido longo e difícil. Felizmente. E porquê felizmente? Compreendendo as dificuldades projectuais, resolver este processo de forma fácil, corresponderia a desprezar a população. Felizmente há Democracia e a população é parceira do Estado, discutindo com ele em condições de igualdade, quando se justifica, como é o caso. E qual o instrumento para permitir à população entrar pelos gabinetes de projectistas adentro? A Consulta Pública, com as diversas fases de apreciação, avaliação, registo de opiniões e ideias e reclamações. Qual o “braço armado” da população contra os desmandos em nome do progresso? É o Instituto do Ambiente. E qual a sua “arma”? A DIA, que manda nos projectistas, obriga-os a corrigir os projectos de forma a minimizar os impactes. E o que manda a DIA? Implementar a solução túnel de 2003, com 3 +3 vias e túnel completo.

Ora o EP / COBA sugere que há um impasse. Ora isto não é verdade. O que os engenheiros têm de fazer é cumprir a DIA. Obrigando-se a cumpri-la, largando as exigências da C. Municipal da Amadora, é fácil ultrapassar o impasse. Basta cumprir a lei. Cumpra-se a DIA. Se faltar inspiração para os desenhos, nós fazemos!

Entretanto há uma nova proposta, agora um projecto-base em vez de um projecto de execução. Agora é para um concurso de concepção / construção, sem aprovação prévia do Instituto do Ambiente, e não adjudicação mediante projecto já aprovado (pelo IA). Parece que estamos a caminhar ao contrário. Há menor definição, menor rigor. O Estado tenta passar a responsabilidade do projecto e da construção para outrem. O objectivo do Estado é pôr o processo em movimento para tentar “cilindrar” os moradores? Ou os cidadãos vão-se poder defender? Quanto ao conteúdo, é uma surpresa! Os engenheiros afinal ultrapassam o impasse com uma fuga em frente: negam a DIA frontalmente, refazendo o Nó da Damaia com a 4ª via, o que propõe de novo destruir habitações e logradouros. Mas viola uma segunda vez a DIA ao fazer aberturas no túnel, que trazem de novo o espectro da poluição atmosférica e sonora, e viola uma terceira vez a DIA ao propor levantar o nível da estrada junto ao Bairro de Santa Cruz para poder diminuir o impacte junto aos cidadãos da Venda-Nova.

Uma indignidade, total impunidade, desprezo pela Instituto do Ambiente (IA), pela Consulta Pública, pelos moradores, pelos dinheiros públicos, e a arrogante convicção de que podem ser recompensados por uma decisão favorável da tutela. Acreditamos que não. Contamos com o Instituto do Ambiente.

X – QUESTÕES PARA A ESTRADAS DE PORTUGAL (EP)

A DIA manda ou não manda cumprir o projecto de 2003? A solução túnel com 3 + 3 vias com perfil total de 29,8m (mais paredes de betão)? Essa solução inclui ou não inclui a eliminação de parte do Nó da Damaia nas suas ligações de entrada e saída para o lado poente / Nó da Buraca?

Quanto à passagem sob a via férrea e passagem junto ao prédio da Amadora, que é vizinho à linha férrea, estava ou não previsto em 1996 / 1998 uma vala aberta com cerca de 36m? Essa vala alinhava o muro pelo limite legal da propriedade dos logradouros, e do lado do prédio sobravam apenas 80cm. Tudo isto é verdade ou não? Assim o projecto de 2003 manteve ou não a directriz? Ou seja o perfil emagreceu 3m de cada lado. É ou não é verdade? De resto a ideia da supressão da 4ª via era esta, ao suprimir 3m do lado das moradias, já esse espaço podia ser usado para estaleiro da obra. Não foi isso que a ex-JAE exigia em 1996? Uma faixa de 3m para trabalhar? Desta forma o projecto de 2003 não incluía expropriação, nem sequer provisória da quase totalidade das habitações. Não é verdade? Só quando a CRIL começava a curvar se colocava essa questão. Não é verdade?

Ora se tudo isto é verdade, e os desenhos confirmam-no, então como pode a Estradas de Portugal sugerir que em 2003 o muro do túnel estava já no limite dos logradouros? **É falso** (ver nosso desenho anexo). Como pode a Estradas de Portugal fazê-lo impunemente, voltando às 4 vias para cada lado, violando de forma grosseira a DIA no seu 1º ponto? E como pode ainda fazer aberturas na zona em que era túnel? Viola outra vês a DIA. E o mais ridículo, é que os argumentos são retirados da DIA. É impressionante a interpretação que estes senhores dão à DIA, desobedecem-lhe quando julgam conveniente, e usam-na para se justificarem quando lhes convêm. Mas quem põe na ordem estes senhores?

XI – DESENHO / FIGURA 8-2-3 (erros deliberados)

Este desenho parte do projecto-base, mostra os limites de intervenção no projecto de 2003 e no de agora. A linha de referência, a directriz, parece estar bem assinalada.

Relembre-se o projecto de 2003 e a DIA obriga a implementar esta solução: a estrada deixa de ter 36m de perfil transversal. Perdendo a 4ª via de cada lado, reduzindo 3m, assim a linha marcada a rosa, devia estar 3m afastada do limite de propriedade das moradias. Ora constatamos que está no máximo 1m. O que é feito dos outros 2m? Porque não desenharam aqui o túnel todo? Para dificultar a percepção do logro? Isto é uma mentira indecente.

Relembre-se o projecto de 1996: tinha 36m de perfil transversal, e não passava o limite de propriedade, apenas necessitava de 3m para estaleiro temporário, agora o perfil tem cerca de 34m, mas mesmo assim já aparece dentro das propriedades; ora há aqui má-fé. Veja-se que se manteve falaciosamente a directriz no sítio certo, e não se desenhou o resto do túnel para escamotear o logro. Isto é um crime.

Observe-se o nosso desenho, feito sobre projecto de 2003. Veja-se como o traçado do túnel mantém 3m em relação ao limite de propriedade. Esclareça-se ainda que, quando falamos de limite de propriedade, excluimos em absoluto a parte de terreno pertencente à C. M. Lisboa. Este ponto é fundamental pois a EP / COBA vai dizendo que o novo projecto apenas entra um pouco mais nos logradouros das pessoas, ou seja: sugere que as pessoas já estavam prejudicadas pelo projecto de 2003 o que é mentira.

XII – DESENHO / FIGURA 8-2-4 / CORTE TRANSVERSAL P1

O túnel em 2003 tinha 29,8m, medido pelo interior. A espessura das paredes de betão seria de 1m cada (no máximo). Assim, o total do túnel mais paredes de betão seria (máxima) de 31,8m, ou seja 15,9m para cada lado da directriz.

Observe-se que, no projecto de execução de 2004 (ver, comparando, os dois cortes anexos, de 2003 e de 2004), o total já com paredes de betão é menor ainda, totalizando 31,2m (ver desenho da EP / COBA nº 1099-PE-11-0300-002).

A directriz segue quase sempre a 18m dos logradouros; exceptua-se o inicio junto à linha de caminho de ferro, onde curva um pouco estando a directriz a 17,5m-18m. Exceptua-se também o final onde a curva avança para cima das casas. Ora com a directriz a 18m a solução 2 x 3 vias ocupava 14,9m, que é metade dos 29,8m, sobrando 3,1m de espaço de estaleiro para o muro de suporte, com um máximo de 1m, e espaço livre de 2,1m. Na zona inicial com a directriz a 17,5m seria possível com certeza fazer a obra sem recorrer a expropriação temporária. Ao fundo do Bairro a solução de 2003 ameaçava apenas as 8 últimas moradias, demolindo 3 ou 4 e afectando ainda que temporariamente os logradouros das restantes. Note-se que a nossa proposta de então de enterrar o volume de betão permitiria chegar um pouco a directriz para a Damaia, e salvar duas das quatro moradias em risco, sem prejudicar a Damaia, já que do lado de lá ficaria tudo enterrado. Na altura, isto parecia pouco plausível aos técnicos da Estradas de Portugal, mas agora já aceitaram mexer na directriz, que era um assunto tabu, e até já há um túnel para as Portas de Benfica, e grandes trabalhos no caneiro de Alcântara que aí passa e recebe as águas da Falagueira/ Venda-Nova. Só falta realmente afinar o volume de betão neste local para a obra ficar perfeita para nós. Quanto às 3 vias e solução túnel cumpra-se a Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

XIII – ZONA ABERTA E OS IMPACTES (RUÍDO E POLUIÇÃO)

Por falta de disponibilidade de tempo não nos foi possível desenvolver e documentar tecnicamente as gravosas situações de ruído provocadas pela abertura do túnel. Em anexo entregamos um conjunto de desenhos e esboços que expressam a ideia de que o tipo de abertura proposto cria uma caixa de ressonância (tipo reflex) que vai amplificar o ruído, e paralelamente provoca, dado a sua forma, uma projecção da poluição (gazes tóxicos dos veículos) para cima das moradias.

Acrescente-se ainda a nossa suspeita de que os valores de medição sonora apresentados estejam sub avaliados. Por falta de disponibilidade não podemos incluir estudos nesta resposta, embora alguns testes preliminares com equipamento profissional nos leve a crer que tais valores estejam sub-avaliados. Pedimos a máxima atenção do Instituto do Ambiente para o facto.

Com a mais elevada consideração,

As Comissões de Moradores do Bairro de Santa Cruz e Damaia