

V EVOLUÇÃO DA SITUAÇÃO NA AUSÊNCIA DE PROJECTO

1. INTRODUÇÃO

Neste capítulo procede-se à apresentação da perspectiva de evolução da situação actual, para a área em estudo, na ausência do projecto do IC32 Funchalinho/Coina. Para que deste modo, seja possível tirar conclusões mais precisas sobre as reais necessidades da sua implantação.

2. GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA

Como se poderá verificar no capítulo VI, a construção desta infra-estrutura rodoviária, implicará no geral, impactes sobre a fisiografia, que têm origem sobretudo na fase de construção, alterando a topografia pré-existente de forma directa e irreversível na área afectada pela implantação da via, bem como a realização de acções directas, que afectarão as formações geológicas na faixa de atravessamento.

Assim, na ausência de projecto, os aspectos físicos do meio ambiente, nomeadamente geomorfologia e geologia, serão mantidos, prevendo-se que a situação actual se mantenha no essencial inalterada.

3. CLIMA E METEOROLOGIA

Ao nível do Clima e Microclima da região em causa, não se espera que haja alguma alteração deste descritor na ausência de projecto, apresentando esta área a mesma tendência de alteração climática que as tendências globais observadas. De facto, segundo o Relatório do Estado do Ambiente de 1999, Portugal apresenta uma tendência de aquecimento crescente, enquanto que ao nível da precipitação a variabilidade interanual desta, permite concluir que existe uma diminuição significativa dos valores da quantidade de precipitação.

4. RECURSOS HÍDRICOS

A área de estudo, apresenta, em toda a sua extensão um nível de intervenção humana acentuado, evidenciado pela dominância de edifícios habitacionais e vias de comunicação.

A intervenção humana, através da construção de vias de acesso é um factor que pode ser responsável pelas alterações nos diversos recursos hídricos identificados na zona de estudo.

Se não se proceder à construção do IC32 – Funchalinho/Coina e caso se mantenha o tipo e o grau de intervenção actualmente associado ao local em estudo, prevê-se que se mantenham as mesmas características actualmente existentes, no que diz respeito a este descritor ambiental.

5. SOLOS

A evolução das características pedológicas desta região estará dependente da intensidade de actuação dos factores de formação dos solos, entre os quais se destaca o *tempo*, como um dos mais importantes. No entanto, à escala temporal que nos interessa aqui analisar, não são de esperar alterações significativas destes solos, a médio/longo prazo.

Assim, nesta escala temporal, outros factores tenderão a modificar as características dos solos presentes nesta região, como sejam, a possibilidade de alteração dos sistemas culturais de aproveitamento agrícola, e de betonização dos solos, como consequência do crescimento populacional, da instalação de novas unidades produtivas, da construção de novas vias de comunicação e do crescimento da região, de uma forma geral.

A não concretização do troço IC32 – Funchalinho/Coina corresponde à manutenção da qualidade das manchas de solos atravessadas.

6. QUALIDADE DO AR

A Alternativa Zero ou Evolução da Situação na Ausência de projecto corresponde a não construção do projecto, pelo que os seus impactes correspondem à evolução daqueles que se fazem sentir actualmente.

Todos os impactes identificados anteriormente, relativos á fase de construção, não se farão sentir.

A nível regional, estima-se que aconteça um aumento da concentração de poluentes, uma vez que se prevê que a não execução do projecto em análise, provoque um aumento do tráfego nas vias secundárias existentes na região.

7. AMBIENTE SONORO

A evolução da situação actual na ausência do projecto corresponde ao ambiente sonoro que existirá, no período de tempo e na área onde o projecto se desenvolve, se este não vier a ter lugar.

Para uma correcta caracterização e comparação da evolução da situação torna-se necessário o conhecimento da evolução da rede viária actual e do efeito que este projecto terá sobre a rede viária futura.

Estando previsto um aumento de tráfego para a rede actual, é previsível que a solução de não construção do IC32 venha originar aumentos concordantes com o aumento de tráfego na zona vizinha ao traçado.

Tendo em conta que esta infra-estrutura a ser implantada nas áreas caracterizadas deverá satisfazer a legislação actual, Artigo 3º do Decreto-Lei nº 292/2000, de 14 de Novembro, não é previsível, que no início da exploração da via, o ambiente sonoro sofra acréscimos significativos.

No entanto considera-se que na fase de construção, a ausência de actividades associadas à construção da via será mais favorável ambientalmente em relação ao projecto de uma nova estrada.

Em relação à fase de exploração e tendo em conta os factores que determinam a produção de ruído admite-se que a ausência do projecto possa não dar à partida grandes evoluções ao nível do aumento do ruído ambiente, mas que, no entanto se traduzirão sempre em impactes negativos, nomeadamente dadas as características da zona, no âmbito da pressão urbanística da mesma.

Assim, considera-se que os valores característicos da caracterização efectuada no capítulo anterior (IV – Caracterização do Ambiente Afectado Pelo Projecto) para as zonas consideradas como representativas deste estudo, serão os mesmos para a Evolução da Situação Actual na ausência de projecto.

Note-se no entanto que a comparação com a situação de construção do IC32, não poderá ser analisada sem que seja elaborado um estudo de grande detalhe sobre o impacto que a futura via irá ter sobre o actual tráfego. Tal estudo sai fora do âmbito de um estudo prévio e deverá ser contemplado na fase de projecto de execução.

8. FAUNA E FLORA

A área onde se desenvolve a infra-estrutura rodoviária objecto deste estudo está hoje sujeita a uma enorme pressão urbanística. É por isso previsível que, na sua ausência uma parte significativa da área a ocupar por este, viesse a dar lugar a novas urbanizações e que a generalidade das áreas naturais ou semi-naturais se venham, gradualmente a degradar. Deste modo, a evolução sem a implantação desta infra-estrutura resultaria sempre numa redução dos valores naturais que actualmente ainda subsistem na área a afectar.

9. PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO

9.1. Usos do Território

Na ausência deste projecto os usos do território continuarão a ser marcados predominantemente pela forte ocupação urbana na área em estudo. Na ausência do projecto, é provável que haja uma menor procura em termos de ocupação urbana, industrial/comercial devido à falta de acessibilidades adequadas, tendo em conta que o IC32 é considerado um eixo necessário nas novas infra-estruturas rodoviárias, por permitir uma melhoria nas acessibilidades.

9.2. Áreas legalmente condicionadas

Admite-se que, na ausência deste projecto, na região abrangida, a utilização do território continuará a fazer-se de forma idêntica, não havendo afectação das diversas condicionantes ambientais (RAN e REN), não havendo também afectação directa ou indirecta das diversas servidões referenciadas.

Por outro lado, se este projecto não avançar, e sendo o IC32 é considerado um eixo necessário nas novas infra-estruturas rodoviárias, por permitir uma melhoria nas acessibilidades da rede metropolitana, que o futuro Interface de Coina representará com a articulação do comboio e criando condições para se constituírem espaços

estruturantes na AML, sobretudo através da sua diferenciação funcional e da oportunidade de promover equipamentos e espaços de grande qualidade urbanística e ambiental, caracterizados por baixas densidades urbanas e por uma oferta habitacional diferenciada da generalidade da AML as acessibilidades e as diversas articulações entre os outros meios de transporte a esta zona serão limitadas.

10. PATRIMÓNIO

A não implantação do IC32 – Funchalinho/Coína evitaria que fossem afectados directamente os elementos patrimoniais construídos identificados no capítulo IV – Situação de Referência.

A não realização do projecto poderá levar a que eventuais aparecimentos de elementos arqueológicos, não venham a ser descobertos.

11. PAISAGEM

A qualidade visual constitui um dos importantes atributos da paisagem, que tem em conta os elementos que a compõem, como o ritmo orográfico, a vegetação, os elementos construídos, os valores cénicos, as intrusões, e considera também a diversidade, o contraste, a cor, a textura, a acessibilidade visual e a harmonia.

A paisagem desta região da área metropolitana de Lisboa, abrangendo a península de Setúbal, na margem sul do rio Tejo, é fortemente marcada por um elevado índice de humanização do território. Com a mesma facilidade de crescimento das culturas agrícolas e das essências florestais, surgiram nas últimas décadas na paisagem todo o tipo de construções para habitação mais ou menos legais, quase sempre sem coerência na disposição e no ordenamento do território construído. Estas novas “intrusões” na paisagem são aqui e ali quebradas com manchas de arvoredo (quase sempre pinhal), que conseguem contribuir para amenizar e enquadrar essas estruturas edificadas. A vegetação arbórea que se mantém é por isso um precioso elemento da paisagem no presente, que torna possível um maior equilíbrio entre o natural e o construído.

No corredor em estudo encontra-se uma paisagem sem pontos notáveis, fortemente humanizada, com múltiplos tipos e formas das construções numa malha urbana desadequada e desordenada, o que se traduz numa baixa qualidade visual da paisagem. Consequentemente, este território reúne características para

desempenhar um papel de grande capacidade de absorção visual face a novas construções na paisagem. Ou seja, com baixa qualidade visual, orografia plana a suavemente ondulada e existência de manchas de arvoredo dispersas, a paisagem terá também baixa fragilidade visual, tornando-se por isso menos sensível a modificações ou alterações no seu seio. A construção de um novo eixo rodoviário será por isso, à partida, um factor que não agravará a qualidade da paisagem, antes poderá até valorizar, em função das acções de integração paisagística concretizadas com este tipo de infra-estrutura.

Assim, na ausência do projecto, prevê-se que a evolução da paisagem se faça de modo negativo, mantendo-se a paisagem com a qualidade visual actual, ou seja, baixa qualidade visual.

12. COMPONENTE SOCIAL

A não concretização do projecto terá impactes negativos importantes no que diz respeito aos factores referentes à componente social, comprometendo os objectivos de desenvolvimento local e regional, em especial na melhoria das acessibilidades.

As actuais Estradas Nacionais (EN's) constituem as principais estruturas rodoviárias das povoações que se instalaram em seu redor e implicam a realização de trajectos extensos e demorados apresentando condições difíceis em termos de circulação de veículos / peões e pouco adequadas às necessidades das populações locais.

Os volumes de tráfego presentes são significativos, com alguma percentagem de pesados, e as velocidades de operação são em geral excessivas para as características geométricas existentes, o que demonstra também a importância da concretização deste projecto.

No entanto, a sua não concretização, e visto o traçado estar inserido numa área densamente edificada, permitirá a não afectação das diversas edificações, espaços agrícolas, espaços de recreio e lazer e serviços identificados no estudo.

13. RESÍDUOS

No caso de o projecto rodoviário em estudo não ser implementado, é de prever que a evolução do circuito de resíduos na região em análise acompanhe as tendências

e estratégias definidas a nível nacional e comunitário. Desta forma, será pertinente analisar esses vectores na definição deste cenário.

Assim, pode afirmar-se que a produção e capitação de RSU apresenta uma tendência evolutiva crescente estimando-se, segundo o PERSU [V.13.1 (B)], um aumento anual de produção de RSU de cerca de 3%. O mesmo Plano Estratégico estabelece como metas para o ano 2005, uma redução de resíduos de 5%.

Tendo o Decreto-Lei n.º 175/2002 de 25 de Julho, como objectivo extinguir a Comissão Científica Independente de Controlo e Fiscalização Ambiental da Co-Incineração, criada pelo Decreto-Lei n.º 120/99, de 16 de Abril. [V.13.4 (B)]

Referências Bibliográficas

- [V.13.1 (B)] – INSTITUTO DOS RESÍDUOS (1997). Plano Estratégico dos Resíduos Sólidos Urbanos – PERSU, Ministério do Ambiente, Lisboa.
- [V.13.2 (B)] – DIRECÇÃO GERAL DO AMBIENTE (2000). Relatório do Estado do Ambiente 2000, Lisboa.
- [V.13.3 (B)] – INSTITUTO DOS RESÍDUOS (2001). Plano Estratégico dos Resíduos Industriais – PESGRI 2001, Lisboa.
- [V.13.4 (B)] - Despacho do Ministérios das Cidades e Ordenamento e Território de, de 19 de Abril de 2002.
- [V.13.5 (B)] – Diário da Republica Electrónico. Decreto-Lei n.º 175/2002 de 25 de Julho de 2002.