

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

**“Metro do Porto – Linha do Campo Alegre, entre
Matosinhos Sul e S. Bento”**

Março de 2010

EQUIPA DE TRABALHO

Elaboração:

- *Cristina Sobrinho*

Secretariado:

- *Odete Cotovio*

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA
4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO
5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS
6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS
7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

ANEXO I

- Lista Comunicação Social e Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

ANEXO II

- Pareceres Recebidos

ANEXO III

- Lista Presenças Reunião de Esclarecimento

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“Metro do Porto – Linha Campo Alegre, entre Matosinhos Sul e São Bento”

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do disposto no artigo 14º do Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à Consulta Pública do Projecto **“Metro do Porto – Linha Campo Alegre, entre Matosinhos Sul e São Bento”**.

2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo I, n.º 21, do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante **25 dias úteis, de 19 de Janeiro a 22 de Fevereiro 2010**.

3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA), incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes locais:

- Agência Portuguesa do Ambiente – APA
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
- Câmara Municipal de Porto
- Câmara Municipal de Matosinhos

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas Juntas de Freguesias:

Concelho Porto:

- Nevogilde
- Foz do Douro
- Lordelo do Ouro
- Massarelos
- Miragaia
- Vitória
- Sé

Concelho Matosinhos:

- Matosinhos

4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação do Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico, foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios nas Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia acima referidas;
- Publicação de um anúncio, envio de RNT e de nota de imprensa para o “Jornal de Notícias”
- Envio de nota de imprensa e RNT para os jornais, revistas e rádios que constam no Anexo I
- Divulgação na Internet no *site* da APA com anúncio e RNT.
- Envio de ofício circular e RNT às entidades constantes no Anexo I.

5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS

A Agência Portuguesa do Ambiente (APA) no âmbito da Consulta Pública e tendo por objectivo promover um maior envolvimento das autarquias e entidades directamente interessadas e prestar esclarecimentos relativamente ao processo de AIA, do projecto e respectivos impactes ambientais, realizou uma Reunião Técnica de Esclarecimento, no passado dia 10 de Fevereiro, pelas 14.00 Horas no Auditório da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional Norte no Porto.

A lista de presenças desta reunião integra o Anexo III deste documento.

6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos **16 pareceres/exposições** provenientes das seguintes Entidades E QUE constam do Anexo II deste Relatório que se discriminam:

A) Autarquias: (3)

- Câmara Municipal do Porto.
- Câmara Municipal de Matosinhos.
- Junta de Freguesia de Guifões (Concelho Matosinhos).

B) Entidades: (4)

- Direcção Regional de Educação do Norte.
- Águas do Porto, E.M.
- Autoridade Florestal Nacional.
- ANA - Aeroportos de Portugal.

C) Organização Não Governamental de Ambiente (ONGA) e Equiparadas: (2)

- Campo Aberto
- NDMALO- GE - Núcleo de Defesa do Meio Ambiente de Lordelo do Ouro – Grupo Ecológico

D) Particulares: (6)

- Exposições apresentadas: 5 cidadãos individuais (Paulo Pinho, Luís Amorim, Álvaro Sequeira Pinto, José Manuel de Faria Ferreira, Luís Filipe Coutinho L. Gomes)
- Um Abaixo-assinado da Associação do Movimento Informal de Cidadãos (272 assinaturas).

E) Outros (1)

- Exposição apresentada pelo Reitor do Seminário de Vilar.

7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

No período de Consulta Pública foram recebidos **16 pareceres apresentados** pelas entidades referenciadas no ponto 6 deste relatório.

Os originais dos pareceres recebidos encontram-se arquivados no processo administrativo na Agência Portuguesa do Ambiente.

Apresenta-se uma síntese desta documentação recebida no período em que decorreu a consulta pública deste projecto.

A) Autarquias:

- Câmara Municipal do Porto (CMP)

Esta Autarquia sublinha que o parecer apresentado não a vincula em qualquer decisão que se venha a tomar em questões relacionadas com o futuro traçado do Metro.

Apresenta o seu parecer analisando:

- **Estudo de Impacto Ambiental (EIA).**
- **Estudo Prévio da Linha (Enquadramento Urbanístico).**

Relativamente ao EIA faz a análise técnica dos impactes e medidas mitigadoras dos seguintes descritores:

- Geologia, Recursos Hídricos (Subterrâneos)
- Qualidade da Água, Aspectos Ecológicos (Fauna, Flora e Vegetação)
- Qualidade do Ar e Ruído/Vibrações e Resíduos.

Apresenta as seguintes recomendações/medidas de minimização:

1. Descritor Geologia:

- Assinala o atravessamento das formações do Complexo Metamórfico da Foz do Douro (CMFD). O CMFD está classificado como Património Natural Municipal, dado que o nível do afloramento se encontra nas zonas de praia, não é interferido pelo traçado;
- Recomenda que, nas zonas em que as escavações intersectam as formações do Complexo Metamórfico da Foz do Douro, seja disponibilizada a informação obtida bem como o acesso à colheita de amostras para estudo. Tal terá como finalidade o enriquecimento dos conhecimentos actuais sobre o CMFD e a actualização da sua cartografia. A possibilidade de actualização de informação sobre estas litologias poder-se-á traduzir como um impacto positivo da obra;
- Disponibilização dos dados de carácter geológico-geotécnico ao longo de todo o traçado, como contributo para a actualização da Carta Geotécnica do Porto;
- O sistema de monitorização geotécnica a implementar deverá contemplar a possibilidade de acesso aos dados por parte da CMP na fase de exploração da obra. Tal permitirá um acompanhamento mais próximo do comportamento do maciço e dos níveis freáticos em fase posterior;
- Consultar na fase de projecto de execução a informação complementar relativa ao parâmetro sismicidade na Zona Histórica, concretamente a cartografia de Perigosidade Sísmica (escala 1: 5000) que a CM P possui, realizada no âmbito do projecto Georisk. Este trabalho contempla também a classificação da Vulnerabilidade do Património no Centro Histórico do Porto.

2. Descritor Recursos Hídricos Subterrâneos e Qualidade da Água

O impacto nos Recursos Hídricos Subterrâneos (RHS) deriva essencialmente do rebaixamento induzido do Nível Freático (NF).

Informa que existem captações para além das referidas, nomeadamente dois furos de captação da CMP (DMASU) na Praça do Império e que abastecem o sistema de rega da Av. Marechal Gomes da Costa. Recentemente realizaram-se operações de manutenção nestes furos. No imediato a CMP necessita de manter o abastecimento ao sistema de rega da Av. Marechal Gomes da Costa.

Considera duas situações distintas: o impacto do recurso propriamente dito e o impacto nos utilizadores do recurso.

É do interesse da CMP manter as disponibilidades hídricas existentes e, até, incrementar a sua qualidade.

Apona as seguintes recomendações:

- Deverá ser realizado o levantamento exaustivo de todos os pontos de água subterrânea existentes na área de influência da obra, mesmo que ainda não estejam licenciados, para a caracterização e identificação dos impactes nas captações existentes e nas suas utilizações actuais;
- Deverá ser, também, considerada a susceptibilidade à perda deste recurso por parte de eventuais utilizadores, sobretudo considerando a obrigatoriedade do pagamento da Taxa de Recursos Hídricos. Tal situação poderá originar reclamações;
- Para a fase de construção deverá ser reavaliada a área de influência do rebaixamento do NF e do respectivo impacto bem como as medidas mitigadoras que poderão incluir recargas artificiais para minimizar os efeitos da extracção de água;
- As medidas compensatórias para os utilizadores estão previstas para os pontos já inventariados, devendo ser também indicadas para os pontos em falta;
- O plano de monitorização deverá ter como referência a opção zero (ausência de intervenção) pelo que é necessária a caracterização qualitativa e quantitativa do recurso;
- Relativamente às injeções de tratamento do maciço deverá ser garantida a sua aplicação apenas na zona adjacente ao túnel e as captações existentes serem protegidas de injeções acidentais;
- Na fase de exploração não se considera adequado o rebaixamento permanente do NF, pelo que deverão ser equacionadas soluções construtivas alternativas que não comprometam o estado das massas de água subterrâneas no futuro;
- Deverá optar-se pela construção de túneis e estações impermeáveis. Tais soluções construtivas são, aliás, referidas no EIA, apontando para a manutenção soluções como o recurso a revestimentos definitivos, impermeáveis ou sistemas de membranas impermeáveis e geotêxteis.

3. Descritor Aspectos Ecológicos

3.1. Fauna

- Deve ser tido em conta, no cenário de atravessamento e paragem à superfície no Parque da Cidade, o facto de na zona prevista serem observadas algumas aves migradoras em repouso e colónias de garças brancas. Estas observações são esporádicas e “informais” não sendo do conhecimento do Gabinete do Ambiente a existência de registos sistemáticos das mesmas. O EIA deverá despistar a relevância destas observações informais robustecendo o levantamento da avifauna frequentadora do Parque da Cidade.

3.2. Flora e Vegetação

Apesar de a grande maioria e troços propostos virem a ser implantados no subsolo, recordam que as técnicas de escavação propostas implicarão, como o próprio relatório síntese aponta, grandes escavações, movimentos de terra e construção de infra-estruturas. Para tal parecem inevitáveis sérios impactes, com danos significativos e irreversíveis, ao nível quer da necessidade de remoção de algumas árvores (algumas delas classificadas como de Interesse Público), como dos danos radiculares de outras.

Dever-se-á evitar, sempre que possível o transplante de árvores potencialmente conflituosas com a implementação da obra.

Não foi possível identificar quantas e quais serão as árvores a abater no âmbito da implantação de cada troço e respectiva estação (mesmo que em subsolo). Este tipo de informação mostra-se-nos de grande importância para a análise dos reais impactes destas obras sobre o património arbóreo a afectar.

Destacam as seguintes preocupações:

Troço 1 – S. Bento II/Cordoaria:

- Junto à área da Estação de S. Bento II não se encontram assinaladas duas magnólias sobre o qual se deverão exercer todos os esforços de preservação;
- Estação da Cordoaria – Aqui há a referir que, pela análise da peça desenhada, tudo nos faz crer virem a existir sérios impactes ao nível do arvoredo, principalmente aquele já classificado pela agora Autoridade Florestal Nacional, como Património de Interesse Público. Referimo-nos aqui, principalmente à alameda de Plátanos e Araucárias, todos eles classificados. Recorde-se que este estatuto de protecção implica que, toda e qualquer intervenção a se levar a cabo nos exemplares e mesmo na sua envolvência, deverá merecer parecer da entidade tutelar, acima referida;

Troço 2 – Cordoaria/Palácio de Cristal:

- Junto ao Palácio de Cristal não se encontram identificadas, as tílias da Rua D. Manuel II, não se percebendo qual os impactes exercidos sobre estes exemplares. Percebe-se ainda que a área de intervenção afecta parte do jardim formal, de cariz histórico, deste espaço;

Troço 3 – Palácio de Cristal/Faculdade de Letras II:

- Impactes na área do vale de Massarelos, no arvoredo da rua D. Pedro V, pela acção do viaduto;
- Nos terrenos junto à Faculdade de Letras, classificados no PDM como Área de Protecção aos Recursos Naturais;

Troço 4 – Faculdade de Letras II/Botânico:

- Incidência predominante sobre espaços não municipais;

Troço 5 – Botânico/Lordelo – Nada a assinalar.

Troço 6 – Lordelo/Fluvial – Nada a assinalar.

Troço 7 – Fluvial/Império:

- No troço e Estação do **Império** há a destacar o facto de, na parte interior da Praça com o mesmo nome existir arvoredo, a preservar, tendo essa área sido reformulada há poucos anos;
- Neste espaço **existem dois furos de abastecimento de água**, os quais irão abastecer a Av. Marechal Gomes da Costa, no âmbito da testagem do equipamento “Sistema Central IQ”, já em curso;
- A área de intervenção incide sobre parte do recente **Jardim “José Roquete”**, onde existem igualmente estruturas a preservar, quer ao nível do arvoredo como, por exemplo, a sua fonte cibernética;

Troço 8 – Império/Molhe – Nada a assinalar.

Troços 9 e 10 – Molhe/Parque da Cidade/Cidade S. Salvador (Matosinhos) – Não foi feita a análise da área do Parque da Cidade, uma vez que a solução de atravessamento não se encontra ainda consolidada.

4. Descritor Ruído/Vibrações

- Recomenda a autarquia que o promotor crie condições em sede de Caderno de Encargos que garantam uma preocupação permanente com a componente de ruído e um grau de detalhe no planeamento na frente de trabalhos que permita acautelar que:
- Não venham a ser impostos à população ciclos ininterruptos de trabalho, invocando o cumprimento de prazos ou questões de segurança, que resultem na realização de operações ruidosas em período nocturno;

- O eventual recurso a explosivos seja calendarizado nas horas de menor impacte (almoço) e amplamente divulgado junto da população envolvente;
- Que as operações de carga e transporte não se realizem para lá das 22:00 em dias úteis e que os trabalhos sejam preferencialmente interrompidos aos fins-de-semana (salvo intervenções casuísticas que não possam ser interrompidas para salvaguarda de pessoas e bens);
- Seja equacionada a criação de uma comissão de acompanhamento composta por representantes de moradores, comerciantes e outros actores locais, no sentido de proporcionar um canal de comunicação transparente e permanente com a população directamente afectada, que possibilite a descodificação do andamento e dificuldades das obras, assim como equacionar soluções de realojamento ou outras.

Relativamente ao parecer sobre **Enquadramento Urbanístico** pronunciam-se essencialmente no que respeita à compatibilização do traçado proposto com a rede viária da zona.

A análise é feita em **6 troços diferentes** sendo **propostas as seguintes propostas de melhoria**:

1. Rotunda Cidade S. Salvador/Av. da Boavista:

- O atravessamento do Parque da Cidade em túnel, podendo eventualmente ser estudado um alinhamento mais favorável em função da topografia do terreno, mais para Nascente;
- Localizar a estação do Parque da Cidade na proximidade da Av. da Boavista, promovendo assim uma mais fácil intermodalidade rodoviária, não comprometendo uma possível ligação à linha de metro da Av. da Boavista, caso esta se venha a concretizar;

2. Av. da Boavista/Praça do Império:

- Dado que está a decorrer um concurso público para a definição do perfil transversal da futura Avenida Nun'Álvares existe a necessidade de compatibilizar a organização morfofuncional do espaço público com a Estação Molhe. Ou seja, é entendimento que os arranjos exteriores decorrentes da construção das estações devem obedecer às directrizes resultantes do referido concurso de ideias plasmadas em sede de projecto;
- Para a Rua Pêro de Alenquer deverão ser previstos de outra forma os necessários acessos aos prédios não se considerando aceitável a proposta de se construir parte do seu traçado em arruamento partilhado (peão/veículo).

3. Praça do Império/Cruzamento de Lordelo do Ouro:

- Propõe que a proposta de duplicação viária da Rua Diogo Botelho, prevista no Plano Auzelle de 1964, seja concretizada. Assim, a Rua Diogo Botelho passará a funcionar com um sentido único Poente/Nascente e a "via paralela a Norte"

igualmente com um sentido único Nascente/Poente. Este contra sentido é necessário uma vez que diminui os conflitos de cruzamentos pelo atravessamento da linha do Metro;

- Para o contra sentido a Norte poder funcionar, torna-se necessário concretizar a construção de um trecho de via com cerca de 250m entre a Rua da Pasteleira e a Rua de Bartolomeu Velho, permitindo assim concluir a duplicação da Rua Diogo Botelho;
- Propõe o reperfilamento da Rua Diogo Botelho, entre o cruzamento de Lordelo do Ouro e a sua ligação à via paralela, bem como o redesenho de todas as concordâncias entre a Rua Diogo Botelho e ligações à “via paralela a Norte” de acordo com os novos sentidos de funcionamento;
- Propõe que o reperfilamento da Rua Diogo Botelho seja feito de forma a manter o talude de enquadramento do prédio, situado na Rua Pedro Escobar n.º 108ª-148ª, bem como as respectivas árvores, devendo o alargamento efectuar-se para o lado do Parque da Pasteleira;
- Deverão ser desenvolvidas no projecto de execução do Metro do Porto o conjunto de propostas viárias descritas na planta de trabalho anexa conforme consta desenho n.º 03/05;
- Propõe, na Estação da Pasteleira, a constituição de um passeio Norte, contínuo à faixa de rodagem, desde o entroncamento com a Rua de Fernão Lopes até ao entroncamento com a Rua de Gomes Eanes de Azurara. Atendendo às características dos espaços exteriores existentes, que já asseguram a integração dos necessários percursos pedonais, deverá ser mantida a solução existente, conservando-se o passeio existente a uma cota mais alta, afastado da faixa de rodagem, mantendo-se a sua ligação à cota das saídas da estação, e preservando-se o muro de suporte de terras;
- Rever a ligação ao passeio existente na Rua de Duarte Barbosa, a Sudoeste, de modo a diminuir o impacto causado pelo rebaixamento de cotas junto ao muro de vedação do lote contíguo;
- Salvar, na estação de metro do Fluvial, a continuidade da ciclovía existente. Com esse objectivo existem alguns estudos para efectuar uma passagem superior pedonal e ciclável por cima da Rua Diogo Botelho, que se deveriam explorar;
- Compatibilizar, no entroncamento da Rua de D. João de Mascarenhas com a Rua de Diogo Botelho, a instalação semafórica com o sistema existente;
- Prever paragens de autocarro e respectivos abrigos, para interligação entre os modos bus/metro, em articulação com os STCP.

4. Cruzamento de Lordelo do Ouro/Faculdade de Letras:

- Compatibilizar, na estação de Metro de Lordelo, com a obra em curso na Rua das Condominhas, no cruzamento com a Rua do Campo Alegre;
- Repor a baía de zona de estacionamento de duração limitada, no lado Sul da Rua do Campo Alegre;

- Alerta para o facto de o espelho de água existente ter sido executado com algumas peças de cantaria de granito com valor patrimonial, devendo os trabalhos inerentes à sua alteração de localização serem devidamente preparados, de modo a preservar os seus elementos;
- É admissível a excepção introduzida ao alinhamento contínuo dos diversos muros de vedação existentes, para construção dos acessos à estação do Botânico, no passeio Sul da Rua do Campo Alegre, junto à Travessa de Entrecampos. A partir do acesso à estação, do lado Sul, o muro existente deverá ser mantido em toda a sua extensão;
- No passeio oposto, do lado Norte, verifica-se que a proposta de localização do acesso à estação coincide, em parte, com domínio privado de uso público do edifício confrontante, afectando a cave, que é utilizada para garagem e arrumos.

5. Faculdade de Letras/Palácio de Cristal:

Propõem uma correcção ao traçado, deslocando cerca de 120m para Norte, com passagem entre os prédios da Rua D. Pedro V a que correspondem os Alvarás nº 179/05 (ABO arquitectos Lda Proc nº 2332/99/CMP) e nº 1049/09 (IMOFLUVIAL proc. Nº 25676/04), permitindo o atravessamento da Rua D Pedro V em túnel, diminuindo significativamente a extensão do viaduto sobre o vale, a Nascente, adoçando-o mais à encosta.

6. Palácio de Cristal/Estação de S Bento:

- Consideram ser oportuno redesenhar todo o espaço público (rede viária e passeios) no sentido de o beneficiar funcionalmente, podendo assim integrar uma melhor distribuição de acessos pedonais ao metro. Dado que não existem acessos à estação no passeio Norte da Rua de D. Manuel II.
- Compatibilizar, na Rua dos Clérigos, a proposta com o estudo que prevê estacionamento enterrado a criar no âmbito da Reabilitação Urbana do Eixo Mouzinho/Flores (“Cidade Subterrânea”), designadamente com a rampa de saída/entrada prevista no estudo da SRU.

Este Município envia, em anexo, cartografia referente ao projecto (6 desenhos).

- Câmara Municipal de Matosinhos

Analisado o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) refere que:

- Está bem elaborado e estruturado em termos genéricos o EIA atendendo à fase em que o projecto se encontra (Estudo Prévio);
- Entende que este EIA apenas poderá vir a merecer a aceitação total por parte da Autarquia, desde que sejam integralmente corrigidos e contemplados os seguintes aspectos de intervenção, assim como, devem ser observadas escrupulosamente todas as medidas mitigadoras de impactes negativos nele propostas para a realização do empreendimento e que, para além disso, o Estudo deveria ou merecia ser contemplado com as situações que a seguir se indicam.

Sintetiza-se e transcreve-se esta informação:

- Deverão ser elaborados os Planos e Programas de Monitorização, apontados no Estudo, (monitorização da Estabilidade Estrutural de edifícios e seus componentes, Plano de Integração Paisagística, Planos de Redução do Ruído, entre outros) que permitam uma correcta avaliação da evolução dos aspectos ambientais relativos a alguns descritores e que permitam tanto na fase de construção como na fase de exploração, aferir as situações prospectivadas com os resultados reais;
- Para além das medidas preconizadas no EIA, entende-se que deverá ser efectuado em fase de Projecto de Execução, um estudo identificando os pontos sensíveis em função das suas características específicas (zonas de serviços, escolas, estabelecimentos de saúde, edifícios de habitação) e do valor patrimonial intrínseco de certos edifícios;
- Deverá ser bem definido e estruturado, em fase posterior de Projecto, o esquema/estudo de desvios de tráfego na Rua de Brito Capelo, uma via tradicionalmente importante na entrada de veículos na cidade, de forma a manter em boas condições todos os movimentos e circulações nesta zona da cidade, na altura em que for necessária a interrupção da rua, para execução das obras.

Aponta algumas recomendações/medidas de minimização/compensação relativamente a alguns descritores:

Vibrações:

- Realização de campanhas de monitorização de vibrações nos pontos identificados como sensíveis, quer para caracterização da situação, quer na fase de construção, poder ser aferido o grau de incomodidade induzido pela obra.

Geologia:

- Deverão ser indicados:
 - O destino final dos excedentes de “terras sobrantes” resultantes das escavações e da execução dos túneis;
 - Os circuitos a percorrer no transporte;
 - O estado actual dos pavimentos das vias a utilizar, bem como a sua capacidade de carga.

Recursos Hídricos e Qualidade da Água:

- Sejam recuperadas e colocada a vegetação característica da galeria ripícola nas margens das linhas de água afectadas pela construção da Linha de Metro;
- Deve ser dada especial atenção ao sistema de drenagem a desenvolver no troço da linha da Rua Brito Capelo, atravessada por algumas linhas de água, actualmente entubadas, pois, têm sido frequentes, na sua envolvente, as inundações das caves dos prédios.

Uso do Solo, Condicionantes ao Uso do Solo, Ordenamento do Território:

- Definir, antes do início dos trabalhos, as áreas em que se preveja a destruição do coberto vegetal, movimentos de terras e circulação, e estacionamento de máquinas e veículos, devendo os percursos ficarem limitados a essas zonas;
- Cumprir critérios rigorosos de localização, a definir em estudos seguintes, na escolha dos locais para a implantação de estaleiros, respeitando, nomeadamente, as condicionantes RAN e REN, espaços urbanos, domínios hídricos e zonas sensíveis;
- Garantir a recuperação paisagística dos espaços intervencionados assim como de eventuais taludes criados e a sua correcta estabilização, para que sejam evitadas ocorrências de processos de ravinamento.

Património:

- Deve ser feito o acompanhamento arqueológico da obra, de todas as acções que impliquem remoção dos solos ou alterações da topografia original;
- Ter um maior cuidado nas escavações com recurso a meios mecânicos nos locais de eventuais aparecimentos de vestígios arqueológicos.

Paisagem:

- Deverá ser elaborado um Projecto de Integração Paisagística que preveja soluções de recuperação e integração paisagística do troço da rua, assim como de zonas de aparcamento automóvel e áreas envolventes das futuras estações;
- No final da construção deverá proceder-se à recuperação paisagística das zonas afectadas da obra, como as áreas de depósito, estaleiros, etc., e na fase de exploração deverá ser dado acompanhamento e manutenção da qualidade visual da paisagem.

Ruído:

- Devem ser implementadas nos locais identificados todas as medidas necessárias à redução do ruído, assim como elaborados Planos de Redução do Ruído, para que possa ser feita uma monitorização periódica junto dos receptores mais próximos.

Inserção Urbana:

- É fundamental aproximar geograficamente as duas estações no cruzamento desnivelado na Av. da República para melhorar as condições de mobilidade e de “interface” de passageiros entre as duas linhas;
- Deslocar mais para poente a estação Matosinhos Sul, existente à Superfície, aproximando-a, da nova estação a construir enterrada no topo norte da Rua de Brito Capelo que, teria de ser deslocada, esta também, mais para norte, para que os acessos e percursos de ligação duma à outra, se possam efectuar de forma rápida e cómoda para os utentes da infra-estrutura;
- Deverá constituir objecto de estudo posterior mais pormenorizado do Projecto de Execução, a definição e resolução das interferências que a Linha de Metro vai ter, à superfície, na Av. da República e no troço norte da Rua Brito Capelo com a rede viária local, as limitações das acessibilidades e o efeito barreira, assim como, a articulação

do projecto das duas linhas de Metro, com a rede viária existente, ao longo de todo o traçado;

- Deverão ser salvaguardados os actuais acessos ou executadas alternativas viáveis de acessos, a todos os edifícios ou propriedades interferidas pela passagem da Linha de Metro ao longo do seu percurso, assim como, de forma regulamentar, garantir a continuidade e o bom funcionamento de todas as vias, passeios, baias e parques de estacionamento, separadores centrais, placas ajardinadas ou outros espaços públicos;
- Dar especial atenção ao rebaixamento dos passeios, dos ilhéus e separadores e às rampas a executar, nas zonas de atravessamento de peões, para permitir, um cada vez mais fácil acesso ao cais e plataformas do Metro, quer aos espaços públicos envolventes da cidade, por todos aqueles cidadãos de mobilidade condicionada ou reduzida ou, para os utilizadores de outros “modos suaves” de transporte, em que se inclui por exemplo a bicicleta;
- Localização à superfície, no espaço público (passeios, ruas ou praças), dos acessos verticais;
- Deve ser feito, um especial esforço para que esses acessos verticais, (escadas rolantes ou não, elevadores, rampas, saídas de emergência e grelhas de ventilação), sejam enquadradas e distribuídas o melhor possível no espaço urbano em que se inserem, para que não venham a constituir-se como obstáculos para quem circula na via pública.

- Junta de Freguesia Guifões (Matosinhos)

Informa que a implementação desta linha contribuirá de forma exponencial para a melhoria da mobilidade e das acessibilidades de Matosinhos e Porto. A solução encontrada para Matosinhos é que serve os interessados da cidade e do concelho, todavia deverá ser encontrada uma solução para o constrangimento que o metro causará no ponto nevrálgico da confluência das duas mais importantes entradas rodoviárias na cidade: a Sul, pela Av. D. Afonso Henriques e a Nascente pelo IP4) na rotunda de intersecção da primeira com a Av.^a da República.

Sugere que a solução deverá passar pelo enterramento do canal a partir da Av.^a Villagarcia de Arosa até ao futuro término da actual Linha (Estação da Praia) ou no mínimo até meio da Av.^a da República.

Chama a atenção para os impactes negativos na fase de construção nomeadamente os socioeconómicos (comercio, serviços, restauração).

B) Entidades

Direcção Regional de Educação do Norte:

Apresenta as seguintes sugestões considerando a fase em que se encontra este Projecto:

- Atendendo à expansão da rede metropolitana actual para servir, entre outras, a área envolvente ao Palácio de Cristal, onde se localizam vários serviços/comércio e equipamentos culturais de relevo (p.2 do RNT) a mesma poderá ainda servir as Escolas Básica de Gomes Teixeira e Secundária de Infante D. Henrique, localizadas entre as estações da Faculdade de Letras II e do Palácio de Cristal, disponibilizando, assim, um transporte público de elevada qualidade com ganhos de acessibilidade e mobilidade;
- Identificar exaustivamente todos os equipamentos de ensino presentes no perímetro da nova linha do Campo Alegre por forma a mitigar antecipadamente qualquer impacte negativo de possível incidência em zonas escolares;
- Incluir a *Escola Primária* [Escola Básica] situada entre o pk 4+625 e o pk 4+750 (p. 21) que deverá estar identificada, bem como as respectivas medidas minimizadoras do impacte negativo, ainda que as mesmas possam ser remetidas para o respectivo Caderno de Encargos, de provável inspiração nas *Medidas de Minimização propostas* (p. 25 do RNT).
- Salvar, em termos de condicionantes, todas as zonas de protecção escolares.
- Minimizar os impactes previstos ao nível de ruído, dentro do perímetro das zonas escolares sensíveis, particularmente em fase de construção.

- Águas do Porto, EEM (AdP):

Informa que:

As infra-estruturas da AdP afectadas pela obra deverão ser compatibilizadas, desviadas e restabelecidas, de acordo com projectos apresentados pela Metro e aprovadas pela AdP, de forma a minimizar futuros impactos negativos na rede.

Durante os trabalhos, quer pelas vibrações provocadas pela obra como pelo eventual uso de explosivos, deverão ser monitorizados os pontos mais sensíveis a estas intervenções.

Será aconselhável o acompanhamento, por técnicos da AdP, nas fases de projecto, preparação, execução da obra e entrada em funcionamento da linha.

Analisa as seguintes questões que considera importantes e que convém serem esclarecidas e clarificadas nas diversas fases do projecto:

1 - Lançamento de águas residuais produzidas pela Metro nas infra-estruturas da AdP:

A rede de drenagem a implementar pelo Metro deverá ser acompanhada desde o projecto pela AdP, de forma a que sejam minimizados os impactos negativos, quer ao nível dos caudais a escoar, quer para evitar a erosão provocada.

A qualidade das águas residuais pela sua composição, na fase inicial, deverão ser contentorizadas e monitorizadas analiticamente, para cumprimento dos parâmetros definidos pelo anexo XVIII- constante do Dec. Lei nº.236/98, de 1 de Agosto, incluindo hidrocarbonetos totais.

A recolha e análise das amostras deverão ser executadas por laboratório acreditado para o efeito e os seus resultados sujeitos à aprovação da AdP, conforme legislação em vigor.

2- Linhas de Água:

A intervenção proposta irá afectar directamente as ribeiras de:

Aldoar; Nevogilde; Ervilheira; Granja, Massarelos / Vilar; Rio Frio; e Rio da Vila, mas apenas três se encontram a céu aberto.

Uma vez que o projecto irá afectar de forma significativa a grande maioria das linhas de água da cidade, nomeadamente rebaixando o nível freático, conseqüentemente diminuindo a quantidade de água superficial, deverá ser garantida a satisfação das necessidades actuais, repondo os seus níveis após a fase de construção.

Quanto à ribeira de Aldoar, o traçado proposto deverá colidir com a intenção futura de desentubar esta linha de água, que atravessa o Parque da Cidade.

Convirá salvaguardar na solução de atravessamento da Ribeira da Granja, que futuras intervenções na ribeira não ponham em causa as infra-estruturas do Metro.

Convirá rectificar e contemplar os impactos na zona da ribeira de Negovilde, uma vez que não está incluída no ponto 5.4 –“Recursos Hídricos e Qualidade da água”, como linha de água interceptada pelo traçado em estudo.

No EIA deverá ser incluída a delimitação das bacias hidrográficas, de todas as ribeiras atravessadas pela linha proposta, pois só são apresentadas as referentes às de Massarelos e Rio da Vila.

Deverá ser respeitada a norma do INAG “Características de Qualidade para Usos Múltiplos”, no que concerne à monitorização da qualidade da água das ribeiras abrangidas pelas intervenções.

Nas linhas de água entubadas deve ser incluída na “Carta de Condicionantes à Localização de Estaleiro”, uma área de protecção de 100 metros, para cada lado da linha de água entubada, acautelando o desconhecimento das condições de estabilidade dos aquedutos/colectores.

Quanto à caracterização dos aspectos ecológicos, verifica-se ausência de informação relevante, em particular nos seguintes pontos:

- A designação do biótopo das zonas ribeirinhas, não foi prevista, bem como o seu grau de valorização, devendo ser devidamente caracterizado;
- O rebaixamento do nível freático terá conseqüências muito negativas para as minas, nascentes e, conseqüente diminuição da quantidade de água superficial nas linhas de água. Essa ausência de água terá conseqüências para espécies ribeirinhas (fauna e flora);
- As medidas de mitigação não prevêm alteração do período de obra, por questões de nidificação e impactos na fauna.

A evolução da situação actual não considera informação relativa à valorização das linhas de água, prevista pelas Águas do Porto, cujas intervenções irão beneficiar os habitats das espécies autóctones.

Os impactes negativos que decorrem do desvio temporário da Ribeira da Ervilheira e de Nevogilde, bem como da artificialização (Box Culvert) dos afluentes da Ribeira de Aldoar, conduzem à destruição dos leitos e interrupção da sucessão ecológica, com implicações ao nível da qualidade do solo. Por este motivo considera-se essencial a reabilitação do corredor ribeirinho, através da criação de uma galeria ripícola contínua, contenção das margens, com técnicas de engenharia natural e promoção da conectividade ecológica de acordo com a DQA (Directiva Quadro Água).

De acordo com o exposto, reforçam a necessidade de serem consideradas, como medidas de mitigação e compensação, para além do referido desentubamento da ribeira de Aldoar, na zona do Parque da Cidade, a reabilitação das linhas de água a céu aberto e zona envolvente (faixa de 100m para cada lado da linha de água).

3 - Águas Balneares:

O EIA baseou-se em dados de 2008. Actualmente existem quatro zonas balneares designadas, as praias Homem do Leme, Foz, Gondarém/Molhe e Castelo do Queijo, sendo que as duas primeiras possuíram Bandeira Azul em 2009 e para o corrente ano, as mesmas e a de Gondarém/Molhe são objecto de candidatura.

Deste modo é fundamental incorporar no EIA a avaliação dos impactos negativos sobre toda a extensão das referidas zonas, assegurando a boa qualidade das suas águas balneares. Medidas de mitigação e compensação de eventuais efeitos negativos deverão ser previamente aprovadas pela AdP.

4 - Resíduos:

Durante a fase de construção prevê-se a maior produção de resíduos, logo dever-se-ão caracterizar os Resíduos de Construção e Demolição (RCD), sólidos e líquidos, a sua quantificação e destino final, garantindo a salvaguarda das linhas de água e águas balneares contíguas.

Autoridade Florestal Nacional:

Informa que muito embora os 9,3 Km do traçado se desenvolvam numa zona urbanizada e quase integralmente em subsolo, existem espaços verdes no corredor em estudo. Casos do Jardim da Casa do Professor, em Massarelos e do Jardim da Cordoaria, onde se encontram árvores (Processos KNJ1/443; 444;445 e 450) e uma Alameda (Processo KNJ3/050) classificadas de interesse público, segundo o Decreto-Lei nº.28468, de 15.02.38.

Esta entidade remete a obtenção de mais informações sobre as árvores classificadas de interesse público para o site:

(<http://www.afn.min-agricultura.pt/portal/gestao-florestal/aip>).

A classificação de “Interesse Público” atribuí ao arvoredado um estatuto similar ao do património construído classificado, beneficiando de uma zona de protecção de 50 metros em redor da sua base, sendo condicionada a parecer desta Autoridade Nacional, qualquer intervenção nessa área, que implique alteração do solo, bem como na árvore em si.

Quanto ao outro arvoredado referem a necessidade de cumprimento da legislação florestal em vigor, donde ressaltam:

- Corte prematuro de exemplares de pinheiro bravo e de eucalipto.
- Obrigatoriedade de manifestar o corte e arranque de árvores.
- Restrições ao corte de resinosas, impostas pelo controlo e erradicação da doença do nemátodo da madeira do pinheiro.
- Se entre as folhosas existirem sobreiros, o corte ou arranque dessa espécie, carece de autorização.

Se existirem azevinhos espontâneos, deverá ser cumprido o estabelecido no Decreto-Lei 423/89 de 4.12.

Nestes termos o parecer desta Autoridade Florestal Nacional é favorável, condicionado à salvaguarda das árvores classificadas de interesse público e das demais condições referenciadas.

ANA - Aeroportos de Portugal:

Referem a afectação da condicionante Servidão Aeronáutica do Aeroporto Francisco Sá Carneiro e a necessidade de executar a balizagem aeronáutica dos elementos componentes e complementares do projecto que se enquadrem nas definições de obstáculo à navegação aérea, previstas na Circular de Informação Aeronáutica nº.10/03 de 06 de Maio. Salienta ser previsível que estas balizagens, resultem em impactes paisagísticos relevantes.

Deverá ser estabelecido um programa de monitorização e manutenção, devendo ser-nos comunicada qualquer alteração verificada, de forma a garantir o seu bom estado e funcionamento ininterrupto.

O projecto final e definitivo deste troço do Metro do Porto deverá ser remetido à ANA, s.a., para efeitos da emissão do respectivo parecer específico. Este parecer não substitui a necessidade de consulta à Força Aérea Portuguesa.

C) Organização Não Governamental de Ambiente (ONGA) e Equiparadas

- Campo Aberto:

Evidenciam a sua preocupação com o atravessamento da linha do metro pelo Parque da Cidade e são favoráveis à opção de fazer passar o Metro, sempre enterrado, a Nascente do Parque da Cidade, porque atravessará uma zona densamente povoada e servirá alguns equipamentos sociais, conseguindo servir uma população significativamente maior.

Indicam um site disponível com pormenores sobre este assunto em <http://www.peticao.com.pt/linha-campo-alegre>.

- NDMALO- GE - Núcleo de Defesa do Meio Ambiente de Lordelo do Ouro – Grupo Ecológico:

- Reconhecem a importância do projecto como relevante para melhor mobilidade da população servida.
- Avaliam positivamente a evolução do projecto para maior extensão do percurso no subsolo e desejamos que esta evolução prossiga e atinja a plenitude do trajecto enterrado.
- Preocupação pela intervenção prevista no Parque da Pasteleira.
- Propõem a constituição de uma Comissão de Acompanhamento do Projecto como garantia de cumprimento do mesmo.
- Solicitam a entrega das peças desenhadas referentes às intervenções dentro da área da freguesia de Lordelo do Ouro.

D) Particulares

Exposições apresentadas:

. Paulo Pinho:

Tece algumas críticas de natureza formal ao EIA apresentado.

Aponta duas questões que considera essenciais em termos de decisão a ser tomadas:

- A escolha do corredor que em planta, melhor servirá o lado poente da cidade do Porto.
- A escolha da melhor solução técnica para a sua concretização à superfície ou subterrânea.

Quanto à escolha do melhor corredor, destaca sete desvantagens, quanto às opções do traçado contemplado no Projecto:

- 1.-Menor procura, face à menor densidade populacional do eixo Campo Alegre optado.
- 2.-Inserção urbanística frágil, descentrada e desequilibrada, pelo eixo optado.
- 3.-Menor capacidade de aliviar a Senhora da Hora//Casa da Música.
- 4.-Necessidade de atravessamento do Parque da Cidade.
- 5.-Incompatibilidade com a solução à superfície.
- 6.-Maior complexidade técnica do traçado e maiores dificuldades construtivas.
- 7.-Custos incomparavelmente maiores de construção e funcionamento.

Conclui, que face ao exposto e tendo por base os custos unitários médios de construção que foram praticados ao longo da 1ª fase do projecto do MP, se a opção fosse o enterramento pelo corredor da Boavista, não será difícil admitir, em estimativa, que a poupança de custos entre esta opção e a Linha do Campo Alegre, permitiria construir cerca de $\frac{1}{4}$ da Linha Circular em falta. Se a opção fosse Boavista mas à superfície, atreve-se a arriscar que o que se pouparia, permitiria construir, grande parte da Linha Circular (cerca de $\frac{2}{3}$)...

. Luís Amorim:

(Residente na Freguesia de Matosinhos)

Refere que considera essencial e prioritária esta Linha de Metro.

Coloca várias questões que se prendem:

- A utilização de alternativas onde a passagem do metro, sempre que possível, fosse à versus enterrado ou mesmo o estudo de um percurso alternativo.
- Sendo a maior parte da linha enterrada (95%) excepto no parque da Cidade onde é talvez a zona mais sensível.
- Desenvolver uma situação à superfície entre Matosinhos Sul e a Universidade Católica.

. Álvaro Sequeira Pinto:

(Residente na Rua Padre Luís Cabral)

Refere que os terrenos denominados Campo do Rou, foram submetidos a um pedido de informação prévia para que se processe loteamento que mereceu parecer favorável da Câmara do Porto.

A proposta de intervenção apresentada neste estudo não considera suficientemente os impactos nesta zona.

Com base nos elementos disponíveis verifica-se que os impactes sobre o projecto imobiliário para o campo de Rou serão muito significativos quer pela desvalorização ambiental (ruído, qualidade do ar, impacto visual) quer pelos impactes durante a fase de construção.

Solicita que os impactes referidos bem como outros que não tenha sido possível avaliar nesta fase, sejam considerados e introduzidas medidas de compensação, quer pela via de minimização dos impactes quer pela via indemnizatória.

. José Manuel de Faria Ferreira:

(Residente na Rua Brito Capelo)

Manifesta as seguintes preocupações:

- Por motivos de segurança, dada a grande densidade populacional existente entre o nó de Matosinhos e o Parque da Cidade, julga ser fundamental que este troço seja no subsolo ou que seja eleito outro traçado;
- Não é evidenciado no estudo a forma de solucionar o conflito de interesses com os proprietários de garagens na rua Brito Capelo, bem como a minimização dos danos que certamente ocorrerão nos edifícios desta rua, decorrentes das vibrações transmitidas às estruturas dos mesmos.
- Apela ao bom senso no esforço necessário para encontrar uma solução que salvaguarde um dos raros espaços verdes da cidade, o Parque da Cidade.

. Luís Filipe Coutinho L. Gomes:

Refere como inadequado o método “cut & cover” utilizado para construir troço da Linha incluindo as Estações de Cordoaria e S. Bento.

Questiona, ainda a pesquisa bibliográfica e arquivística exaustiva executada para, na faixa dos 80 m, serem só são acauteladas áreas de protecção a imóveis classificados esquecendo o património cultural não classificado.

. Abaixo-assinado apresentado em nome do Movimento Informal de Cidadãos:

Este Abaixo-assinado reflecte a posição do Movimento Informal de Cidadãos que defende a passagem da Linha de Metro do Campo Alegre, pela frente nascente do Parque da Cidade do Porto.

Propõem o atravessamento do Parque da Cidade pelo lado Nascente, inserido na malha urbana existente e não pelo lado poente e marítimo, como propõe a empresa do Metro.

Alegam:

- Servir com este traçado áreas mais densamente povoadas, colocando neste eixo 4/5 grandes equipamentos de saúde:
 - Hospital Pedro Hispano
 - Hospital Magalhães Lemos
 - Novo Hospital Particular da CUF (em fase final de construção)
 - Hospital Geral de António
 - Centro de Saúde de Aldoar
- Servir vários Estabelecimentos de Ensino:
 - Escola Superior de Enfermagem do Porto
 - Escola E B 2.3 de Aldoar (Manuel de Oliveira)
 - Escola de Primeiro Ciclo António Aroso
 - Escola Secundária de Garcia de Horta, também poderia usufruir deste traçado.

Como desvantagens do traçado proposto neste estudo apontam:

- Menor população a ser servida;
- 1/3 da extensão da linha, não serve os utentes;
- Riscos naturais derivados da sua proximidade à costa e junto à foz de um ribeiro;
- Compactação, Impermeabilização e alteração do uso do solo;
- Insegurança no Parque da Cidade, pelo seu atravessamento à superfície.

E) Outros

. Exposição apresentada pelo Reitor do Seminário de Vilar

Refere os impactes negativos sobre o Seminário de Vilar e evidencia as seguintes preocupações:

- Constata a falta de detalhe associada a esta fase de desenvolvimento do projecto. Na consulta do AIA verificou que o traçado proposto se sobrepõe ao logradouro do Seminário de Vilar.
- Sendo este um espaço de espiritualidade do qual o logradouro é parte essencial, a implantação da linha em viaduto terá impactes negativos ao nível da dos factores: ruído, qualidade do ar bem como o impacte visual.
- A proposta de intervenção não considera os impactes sobre a actividade desta instituição. Solicita que os impactes referidos bem como outros que não tenha sido possível detectar nesta fase, sejam avaliados e introduzidas as indispensáveis medidas de mitigação. Requer, ainda, os calendários de intervenção das obras e a informação dos terrenos a ocupar temporária e permanentemente.

Conclusão:

Constata-se que nenhum dos pareceres se opõe à execução deste projecto.

No entanto, a ONGA Campo Aberto (que faz referência a uma petição com 154 assinaturas), bem como um conjunto de cidadãos, a título individual ou através de abaixo-assinado, propõem a passagem da Linha no Parque da Cidade a Nascente inserida na malha urbana rejeitando a opção proposta de passagem pelo lado Poente, Marítimo.

Chama-se a atenção para as preocupações/recomendações/condicionantes a atender no âmbito das várias fases deste projecto, nomeadamente as dos municípios envolvidos (Câmara Municipal do Porto e de Matosinhos) bem como das afectações referidas pelas entidades que se pronunciaram no âmbito da consulta pública deste projecto.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“Metro do Porto – Linha de Campo Alegre entre Matosinhos Sul e S. Bento”

Alfragide, Março de 2010

(Cristina Sobrinho)

ANEXO I

. Lista Comunicação Social

. Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

. Lista Comunicação Social

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Redacção do Jornal de Notícias	Rua Gonçalo Cristóvão, 195-219	4049-011 PORTO
Redacção do Correio da Manhã	Av. ^a João Crisóstomo, 72	1069-043 LISBOA
Redacção da Rádio Renascença	Rua Ivens, 14	1200-227 LISBOA
Redacção RDP Antena 1	Av. ^a Marechal Gomes da Costa, 37	1800-255 LISBOA
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal	A/c Sr. José Milheiro Rua 3 da Matinha – Edifício Altejo – Piso 3 – Sala 301	1900 LISBOA
Redacção da Rádio Comercial	Rua Sampaio Pina, 24 / 6	1070-249 LISBOA
Redacção do Jornal “O Expresso”	Edifício S.Francisco de Sales Rua Calvet de Magalhães, 242	2770-022 PAÇO DE ARCOS
Redacção do Jornal Semanário Sol	Rua de São Nicolau, 120 – 5.º	1100-550 LISBOA
Redacção do Jornal Público	Rua Viriato, 13	1069-315 LISBOA
Redacção do Diário de Notícias	Av. ^a da Liberdade, 266	1200 LISBOA
Redacção da Agência Lusa	Rua Dr. João Couto Lote C – Apartado 4292	1507 LISBOA CODEX
Redacção da RTP	Av. ^a Marechal Gomes da Costa, 37	1849-030 LISBOA
Redacção da SIC	Estrada da Outurela, 119 Carnaxide	2795 LINDA-A-VELHA
Redacção da TVI	Rua Mário Castelhana, 40 Queluz de Baixo	2745 QUELUZ
Redacção do Jornal Público-Comunicação Social SA	Praça Coronel Pacheco 2,2º-D	4050-453 PORTO
Redacção da TSF-Rádio Notícias	R Gonçalo Cristóvão 195	4049-011 PORTO
Redacção da Rádio Festival do Norte Lda	R Alegria 582,9º-E-F,	4000-037 PORTO
Redacção da Rádio Clube de Matosinhos	Av. D. Afonso Henriques, 1196 Edifício Acia - 7º, Salas 711 a 714	4450 - MATOSINHOS
Redacção do “Jornal Matosinhos Hoje”	R Alfredo Cunha 103,2º	4450-023 MATOSINHOS

. Lista de Entidades

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Associação Nacional de Municípios Portugueses - ANMP	Av. Elias Garcia, 7 – 1º	1000-146 LISBOA
Associação Nacional de Freguesias - ANAFRE	Rua António Pereira Carrilho, 5 – 3º	1000-046 LISBOA
Associação Nacional da de Conservação da Natureza - QUERCUS	Apartado 4333	1508 LISBOA CODEX
Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente - CPADA	Rua Bernardo Lima, 35 – 2.º B	1150-075 LISBOA
Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA	Travessa Moinho de Vento, 17-c/v Dtª	1200 LISBOA
Liga para a Protecção da Natureza - LPN	Estrada do Calhariz de Benfica, 187	1500 LISBOA
Sociedade Portuguesa de Ecologia - SPECO	Faculdade de Ciências da Univ. de Lisboa Edifício C4 – 4.º Piso – Campo Grande	1749-016 LISBOA
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves - SPEA	Av.ª da Liberdade, 105 – 2.º Esq.º	1250-140 LISBOA
Núcleo de Defesa do Meio Ambiente de Lordelo do Ouro- NDMALO	Rua de Penoucos, 403	4150-610 PORTO
FAPAS - · Fundo para a Protecção dos Animais Selvagens	Rua Alexandre Herculano, 371 4º Dt.º -	4000-055 PORTO
Universidade Católica do Porto	R Diogo Botelho 1327	4169-005 PORTO
Faculdade de Letras da Universidade do Porto	Rua Campo Alegre	4150 PORTO
Faculdade de Ciências do Porto	Rua Campo Alegre	4169-007 PORTO
APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, SA	Apartado 3004	4451-851 Leça da Palmeira
Reitoria da Universidade do Porto	Praça Gomes Teixeira,	4099-002 PORTO
Centro Desportivo Universitário do Porto (CDUP)	Rua Boa Hora 20	4050-099 PORTO
Teatro do Campo Alegre	Rua Estrelas	4150-762 PORTO
Delegação Regional de Educação do Norte	Rua António Carneiro, 98	4349-003 PORTO
Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A.	Quinta da Torre da Aguilha – Edifício Brisa	2785-599 São Domingos de Rana
Autoridade Florestal Nacional	Avenida João Crisóstomo, 28	1050-127 LISBOA
Ana, Aeroportos de Portugal	Aeroporto Lisboa-Rua D-Aeroporto Lisboa Edifício 120-piso 1,	1700-008 LISBOA
EMFA – Estado Maior da Força Aérea	Av.ª da Força Aérea	2724-506 ALFRAGIDE

ANEXO II

. Pareceres Recebidos

ANEXO III

. Lista Presenças na Reunião de Esclarecimento