



AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3032

Linha Circular, Troço Liberdade / São Bento - Boavista / Casa da
Música

Dezembro de 2018



**AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE**

Título: Relatório de Consulta Pública
AIA3032
Linha Circular, Troço Liberdade / São Bento - Boavista /
Casa da Música

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente
Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental
Divisão de Cidadania Ambiental
Augusto Serrano / Clara Sintrão

Data: Dezembro de 2018

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. O PROJETO.....	3
3. LOCALIZAÇÃO.....	4
4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA.....	4
5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA.....	5
6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO.....	5
7. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	5
8. SÍNTESE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	6

ANEXO I

- Exposições recebidas

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de Outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei 152-B/2017, de 11 de Dezembro, procedeu-se à Consulta Pública do Estudo de Impacte Ambiental do Projeto “Linha Circular, Troço Liberdade / São Bento - Boavista / Casa da Música”.

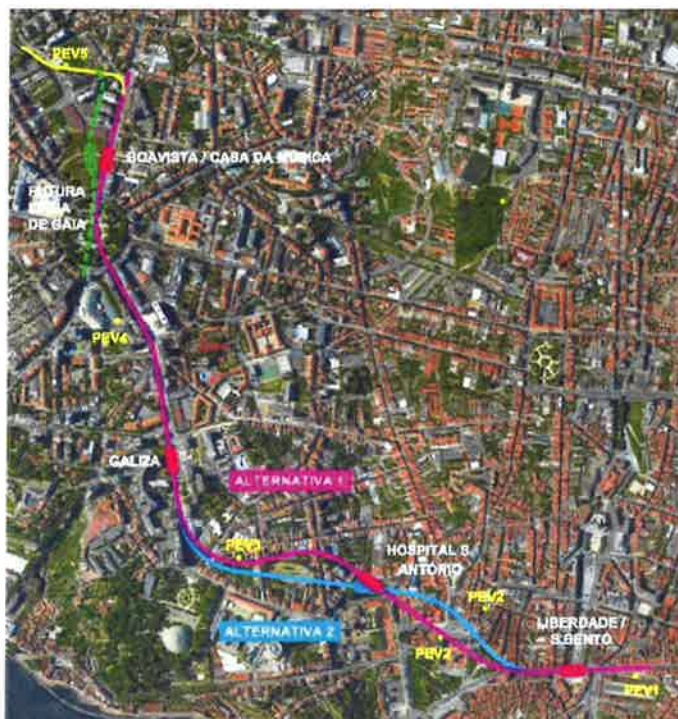
O proponente é a Metro do Porto, S.A. e a entidade competente para a autorização é o Ministério do Ambiente e da Transição Energética.

2. O PROJETO

A Linha Circular Troço Liberdade/S. Bento – Boavista/Casa da Música tem como objetivo a resposta à crescente procura deste meio de transporte na Área Metropolitana do Porto, justificando-se pela estimativa do número de passageiros captados e pela sinergia que permite com a rede atual.

A Linha Circular Troço Liberdade/S. Bento – Boavista/Casa da Música desenvolve-se entre a Estação da Liberdade/S. Bento até à Estação Boavista/Casa da Música, totalmente em túnel e em via dupla, incluindo duas estações adicionais – Hospital de St.º António e Galiza – cinco poços de ventilação e emergência e o ramal de injeção veículos, em via simples, a partir da Linha C, já em exploração.

Figura 1 - Alternativas selecionadas para desenvolvimento em Estudo Prévio



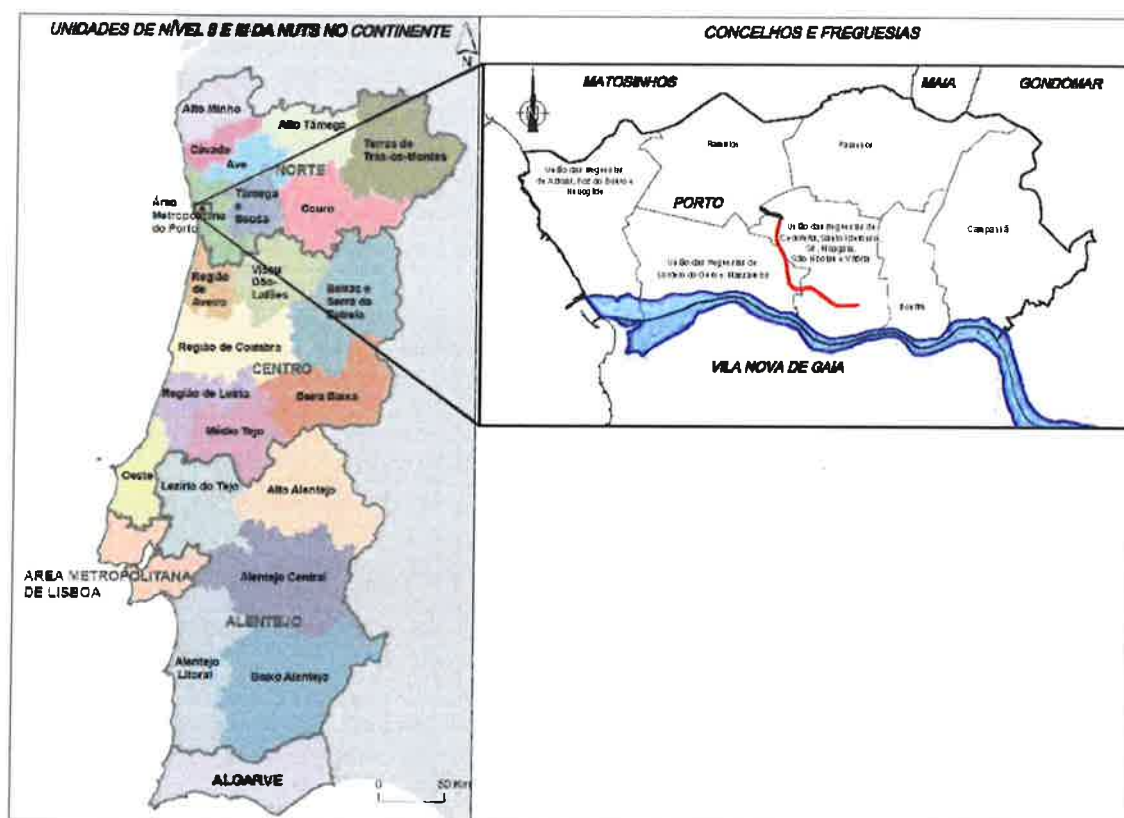
Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

3. LOCALIZAÇÃO

O Projeto localiza-se no Concelho do Porto, nas freguesias da União das Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, S. Nicolau, e Vitória e União das Freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos.

Em termos regionais, o Concelho do Porto insere-se na Região Norte (NUTS II) e na Área Metropolitana do Porto (NUTS III)..

Figura 2 – Localização do projeto



Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

A Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, de 05 de Novembro a 14 de Dezembro de 2018.

5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental, 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 do Porto.

Encontrando-se, também, disponível para consulta em www.apambiente.pt e em WWW.PARTICIPA.PT.

6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

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

- Afixação de Anúncios na CCDR-Norte e Câmara Municipal do Porto.
- Envio de nota de imprensa para os órgãos de comunicação social;
- Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente e no portal PARTICIPA.PT;
- Envio de comunicação às ONGA constantes no RNOE.
- Envio de comunicação a entidades.

7. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Durante o período de Consulta Pública foram recebidas **6 exposições** das seguintes entidades e particulares:

- Força Aérea Portuguesa
- Direção-Geral do Território
- Helena Amaro
- Nuno V. Cruz
- António Manuel Silva
- Manuel Correia Fernandes

8. SÍNTESE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

A **Força Aérea Portuguesa** informa que a área de implantação do projeto não se encontra abrangida por qualquer servidão de utilidade s afetadas à Força Aérea.

Nuno V. Cruz refere que seria importante preservar um troço ou troços dos aquedutos que serão "desativados". Estruturas que ainda representam o local praticamente intacto onde correm os regatos que vem a criar o ribeiro chamado rio da Vila, com toda importância que ele teve para a história da cidade. Informa ainda que a própria Câmara Municipal se encontra a musealizar o troço mais importante daquele rio.

António Manuel Silva salienta que o projeto da estação de São Bento-Liberdade prevê o «abandono/desativação» de cerca de 500 m do coletor do Rio de Vila, a substituir por novo coletor com diferente traçado.

Apresenta os seguintes comentários e propostas:

O referido "coletor" corresponde, em grande parte, a uma galeria em cantaria, abobadada, que remonta pelo menos aos séculos XVI-XVII e constitui um elemento de significativo interesse no sistema hídrico da cidade. Estranha-se, assim, que aparentemente não tenha sido classificado como elemento de interesse patrimonial nem tenham sido avaliados os impactes do projeto nesta dimensão, tanto mais que a legenda "abandono/desativação" que consta da planta do projeto deverá corresponder, ao que parece, à destruição integral daquele elemento arquitetónico e arqueológico.

Sugere, em conformidade, que as medidas de minimização dos impactes da construção da estação incluam o adequado levantamento e registo daquela estrutura, com metodologia arqueológica, com a preservação de alguns dos elementos que a constituem se as entidades de tutela do património ou o Município do Porto o entenderem.

Na mesma linha, que se equacione a possibilidade de preservar ou remontar um troço da mesma galeria antiga no espaço da nova estação, com a devida contextualização e valorização museológica.

Helena Amaro refere que o prazo de Consulta Pública é exíguo e que é conflagrador o teor do Resumo Não Técnico disponibilizado. Refere ainda não ser humanamente possível ler e analisar os documentos disponibilizados no EIA no prazo fixado. Salienta que o prazo de consulta pública impede uma reflexão séria, como este processo exigiria: pela estratégia e fundamentação técnica (demasiado frágeis para um processo desta envergadura), pela dimensão do investimento (cuja derrapagem é inevitável), pelos problemas que implicará a frente de obra, a operação da linha e os seus efeitos (não ponderados os efeitos nas unidades hospitalares em si, nas unidades museológicas e de outra natureza patrimonial, nas linhas de água e nos cobertos arbóreos).

Refere ainda que o facto do Conselho de Ministros ter aprovado já a autorização para a realização da despesa para a expansão da linha, antes ainda de o prazo da Consulta Pública terminar, leva a pensar os seus resultados da nunca iriam, ser tidos em conta na tomada de decisão.

Considera que existem três questões deviam retardar esta decisão, para permitir a sua aferição fundamentação rigorosa, consequente e orientada para a coesão territorial e, portanto, social:

Mobilidade: falta ponderarem-se os resultados do inquérito à mobilidade na AMP; este deveria alargar-se a uma colheita de dados e respetiva análise quanto ao Vale do Ave, Vale do Cávado e Vale do Sousa, e a toda a Bacia Hidrográfica do Douro, a Poente e a Sul, considerando-se o alcance regional dos equipamentos de saúde, de ensino e de transportes (aeroporto e porto de leixões) que geram a maior parte das cargas na cidade, bem como as variáveis que, nestas paisagens difusas e multi-funcionais, determinam os padrões de mobilidade de pessoas e de cargas; seria da mais elementar prudência que os estudos realizados, ao mesmo tempo, alargassem horizontes à escala mais que regional, e que se focassem que necessidades muito peculiares da envolvente, uns e outros certamente não superáveis por esta proposta;

Habituação: os imóveis devolutos, a breve trecho, ao longo do traçado da linha agora proposto deveriam ser rigorosamente inventariados e ser garantida a fixação de quotas para habitação a custos acessíveis; a revisão do PDM, pasme-se, a ser elaborada já depois de a linha do Metro agora em discussão ter sido aprovada – o que não é, de todo, garantia da sua efetiva execução, como se verá - deveria garantir núcleos de densificação, com o aumento de índices de construção, nas áreas de influência do sistema de transportes e de circulação, e não apenas na envolvente do Metro; a disponibilização de habitação a custos acessíveis deve ter também uma localização acessível, não devendo a rede de Metro ficar reservada para servir precisamente áreas de habitação a custos não acessíveis, de todo.

Investimento público: a linha aqui em apreciação é apresentada como um quarto de volta numa circunferência maior; faltará evidenciar que essa radial se justifica neste momento e nesta área de cidade densa, e que deverá ser feita com esta configuração, com esta pressa e por este preço; as linhas de água identificadas, a constituição geológica e geotécnica, os efeitos cruzados de impermeabilizações, movimentos de terras, e desvios de traçados, e em especial, a profundidade imposta por este traçado, permitem antecipar uma derrapagem orçamental, que será consequência de falta de estudo capaz, erro de projeto consequente desta falta de estudo e, acima de tudo, manifesta precipitação política.

Constata que se está francamente longe de um sistema pensado para um novo paradigma de mobilidade, de cargas e de pessoas, ao mesmo tempo resultante de uma paisagem em transição e de um sistema de produção assente, as mais das vezes, num ritmo 24/7, e determinante da subsistência desse mesmo sistema.

Refere que as problemáticas que hoje perpassam os fóruns de discussão e de investigação de políticas públicas em matéria de mobilidade estão longe de terem sido abordadas no traçado desta linha: sistemas TOD, planeamento colaborativo, avaliação ambiental estratégica, relação entre mobilidade e rendimento, entre mobilidade espacial e mobilidade social, investimento público em mobilidade como instrumento de correção de assimetrias. Nada disto parece ter sido tido em conta, atento o resultado que agora foi submetido a discussão pública: onde importa, o Metro não está, e onde pretende estar, importará muito para muito poucos.

Anexa um documento subscrito por **Manuel Correia Fernandes** que questiona onde se encontra indicada a "totalidade" da linha para que faça sentido falar de apenas um "troço" da Linha Circular.

Questiona o período escasso de Consulta Pública, considerando que não permite uma consulta em tempo útil da documentação disponibilizada.

Da leitura do RNT apresenta as seguintes considerações:

- Questiona a afirmação "O Sistema de Metro tem por base uma filosofia diferente". qual? Sobre esta matéria considera que nada é dito.
- A estação do Hospital não pode ser na Cordoaria porque ali há árvores classificadas e já pode ser no Carregal onde também as há? E se fosse na Cordoaria era muito perto da Liberdade e muito longe da Galiza? Claro que será, mas porquê? Porque se insiste na ideia fixa de não fazer qualquer estação no polo mais forte em termos de procura que é o Palácio e se faz no polo mais fraco que é a Galiza. As duas escolas que ali existem estão em vias de fechar.
- Onde estão, por isso, os estudos "urbanísticos" e não apenas as razões apresentadas?
- Os objetivos não são mais do que um conjunto de vulgaridades.
- Porque é que não há estações no Bom Sucesso e no Palácio (duas fontes de utentes de grande dimensão)? No Palácio concentram-se valências tão importantes como o próprio Palácio com o Pavilhão Rosa Mota (sete mil espectadores), o ICBAS e Faculdade de Farmácia (com seis mil utentes), a Consulta Externa do Hospital de Santo Antonio com milhares de utentes (um dos maiores constrangimentos de trânsito e de movimento de peões da cidade), o Museu Soares dos Reis e até a acessibilidade ao CMIN é mais fácil daqui (Palácio) do que da Galiza. Alias também se pode perguntar como é que vai ser rentabilizado o túnel pedonal já existente mas encerrado e abandonado entre a Estação da Casa da Música e a Rotunda até à Avenida da Boavista? Vai ser descartado? E o túnel sob a placa central da Rotunda não vai fazer moça nas árvores que são tao importantes quanto as do Carregal ou da Cordoaria?
- Porque é que esta linha circular, sendo subterrânea, escolhe mais jardins do que edificado?



**AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE**

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Linha Circular, Troço Liberdade / São Bento - Boavista / Casa da Música

Augusto Serrano



AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE

ANEXO I

Exposições recebidas





S. R.
MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
FORÇA AÉREA
Gabinete do Chefe de Estado-Maior

DCOM

ED96806-201811 - 22-11-2018

Em resposta

refira:

20.NOV.2018*013047

P.º: 45/18

Para:

Exmo. Senhor

Presidente do Conselho Diretivo da Agência Portuguesa do Ambiente

Rua da Murgueira, 9/9A – Zambujal

Apartado 7585

2610-124 Amadora

Assunto: **CONSULTA PÚBLICA. LINHA CIRCULAR, TROÇO LIBERDADE / SÃO BENTO - BOAVISTA / CASA DA MÚSICA.**
(DI 60.310/18 IDP 106628)

Ref.ª:

V/ Ofício nº S067105-201810-DCOM.DCA, de 30OUT18.

Relativamente ao assunto em epígrafe e face aos elementos que nos foram submetidos a apreciação, a coberto do ofício em referência, em que a empresa Sociedade Metro do Porto S.A. solicita parecer sobre o projeto em epígrafe, sito no concelho do Porto, abrangendo território das freguesias União das Freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória e União das Freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos, encarrega-me S. Ex.ª o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea de informar que o mesmo não se encontra abrangido por qualquer Servidão de Unidades afetas à Força Aérea, pelo que não há inconveniente na sua concretização.

Com os melhores cumprimentos

O Chefe do Gabinete, Interino

António Temporão

Brigadeiro-General Piloto Aviador

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho Diretivo da APA, IP
A/C Vogal do Conselho Diretivo,
Dr.ª Mercês Ferreira

Rua da Murgueira, 9/9A
Zambujal - Ap. 7585
2610-124 Amadora

Nossa refª/Our ref.:
301/DSGCIG/DCart

Sua refª/Your ref.:
S067105-201810-DCOM.DCA

Of. Nº:
S-DGT/2018/5249
28-11-2018

30-10-2018

**Assunto: Parecer da DGT – AIA 3032 – Linha Circular (Metro do Porto), Troço
Liberdade / São Bento – Boavista / Casa da Música
– Consulta Pública**

Em resposta ao solicitado no vosso ofício acima referenciado; e na sequência da apreciação efetuada sobre documentação disponibilizada em suporte digital pela APA no Portal Participa (<http://participa.pt/>), relativa ao Projeto em epígrafe, informamos o seguinte:

1- Rede Geodésica

Este Projeto não interfere com nenhum vértice geodésico pertencente à Rede Geodésica Nacional (RGN), nem nenhuma marca de nivelamento pertencente à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (RNGAP).

Sendo assim, este projeto não constitui impedimento para as atividades geodésicas desenvolvidas pela Direção-Geral do Território.

2- Cartografia

Relativamente à Cartografia, verifica-se que são apresentadas peças desenhadas sem indicação do sistema de georreferência, da quadrícula e das respetivas coordenadas.

3- Limites Administrativos

No âmbito da Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP) e com base na análise das peças desenhadas informa-se o seguinte:

3.1 Este Projeto abrange as freguesias de "União das freguesias de Cedofeita, Santo Ildefonso, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória" e "União das freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos" do concelho do Porto;

- 3.2 Da análise das peças desenhadas constata-se que não se encontram representados os limites administrativos de freguesia nem existe referência à versão da CAOP utilizada.
- 3.3 Atendendo a que é abrangida mais do que uma freguesia, recomenda-se que as peças desenhadas a apresentar, contenham a representação dos limites administrativos, concelho e freguesia, e a referência na legenda aos mesmos, bem como a referência à CAOP utilizada.

Mais se informa que no endereço:

http://www.dgterritorio.pt/cartografia_e_geodesia/cartografia/carta_administrativa_oficial_d_e_portugal_caop/ é possível obter os ficheiros correspondentes à versão em vigor, a CAOP 2017, no sistema de referência PT-TM06/ETRS89.

4- Conclusão

O parecer da DGT é favorável condicionado à resolução das questões indicadas em **2- Cartografia**. Além disso, também se recomenda que seja levado em consideração, o apresentado em **3.3 de 3- Limites Administrativos**.

Com os melhores cumprimentos,

O Subdiretor-Geral



Mário Caetano

Por delegação, conforme Despacho n^o
2626/2017, de 14 de fevereiro, publicado
na 2^a série do Diário da República,
N^o 63, de 29 de março de 2017.



Dados Gerais

Designação	Linha Circular_ Troço Liberdade/ S. Bento – Boavista/ Casa da Música
Designação Completa	Linha Circular_ Troço Liberdade/ S. Bento – Boavista/ Casa da Música
Período de Consulta	05/11/2018 > 14/12/2018
Estado	Encerrada
Tipologia	Avaliação de Impacte Ambiental
Sub-tipologia	Procedimento de Avaliação
Área Temática	Ambiente (geral)
Entidade promotora do projecto	Metro do Porto, SA
Entidade promotora da CP	A.P. Ambiente
Técnico Responsável	

Inquérito(s)

Eventos

Parecer

Ainda não foi emitido parecer

Comentários

5420

Data: 14/12/2018

Autor: António Manuel Silva

Estado: Não tratado

Classificação:

Comentário

O projeto da estação de São Bento-Liberdade prevê o «abandono/desativação» de cerca de 500 m do coletor do Rio de Vila, a substituir por novo coletor com diferente traçado. Faço os seguintes comentários e propostas: 1. O referido "coletor" corresponde, em grande parte, a uma galeria em cantaria, abobadada, que remonta pelo menos aos séculos XVI-XVII e constitui um elemento de significativo interesse no sistema hídrico da cidade. Estranha-se, assim, que aparentemente não tenha sido classificado como elemento de interesse patrimonial nem tenham sido avaliados os impactes do projeto nesta dimensão, tanto mais que a legenda "abandono/desativação" que consta da planta do projeto deverá corresponder, ao que parece, à destruição integral daquele elemento arquitetónico e arqueológico. 2. Sugere-se, em conformidade, que as medidas de minimização dos impactes da construção da estação incluam o adequado levantamento e registo daquela estrutura, com metodologia arqueológica, com a preservação de alguns dos elementos que a constituem se as entidades de tutela do património ou o Município do Porto o entenderem. 3. Sugere-se, na mesma linha, que se equacione a possibilidade de preservar ou remontar um troço da mesma galeria antiga no espaço da nova estação, com a devida contextualização e valorização museológica.

Anexos:Não

Resposta ao comentário

5500

Data: 14/12/2018

Autor: Nuno V. Cruz

Estado: Não tratado

Classificação:

Comentário

Uma vez que estas obras tem sempre grande impacto no local onde se implementam, forçando a destruição do que quer que se encontre soterrado, com ou sem valor arqueológico; creio que seria importante preservar um troço ou troços dos aquedutos que serão "desativados". Estamos a falar de estruturas que ainda representam o local praticamente intacto onde correm os regatos que vem a criar o ribeiro chamado rio da Vila, com toda importância que ele teve para a história da cidade Aliás mais à frente a própria Câmara se encontra a musealizar o troço mais importante daquele rio. Nuno V. Cruz

Anexos:Não

Resposta ao comentário

5526

Data: 14/12/2018

Autor: helena amaro

Estado: Não tratado

Classificação:

Comentário

Exmos. Srs. Agência Portuguesa Ambiente, seguem, em anexo, dois documentos para submissão da DP relativa ao EIA da "Linha Circular São Bento, Cordoaria/Hospital de S. António, Galiza/Centro Materno-Infantil e Casa da Música/Rotunda da Boavista." grata, ao dispor, helena barbosa amaro 966789251

Anexos:3

Resposta ao comentário

EXMOS. SRS. AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE,

É lamentável o prazo exíguo durante o qual este processo esteve em discussão pública. E é confrangedor o teor do Resumo Não Técnico disponibilizado, o que é tanto mais grave por não ser humanamente possível lerem-se e analisarem-se os documentos disponibilizados no EIA no prazo fixado.

Este prazo impede uma reflexão séria, como este processo exigiria : pela estratégia e fundamentação técnica (demasiado frágeis para um processo desta envergadura), pela dimensão do investimento (cuja derrapagem é inevitável), pelos problemas que implicará a frente de obra, a operação da linha e os seus efeitos (não ponderados os efeitos nas unidades hospitalares em si, nas unidades museológicas e de outra natureza patrimonial, nas linhas de água e nos cobertos arbóreos, etc).

O Conselho de Ministros ter aprovado, na manhã de ontem, a autorização para a realização da despesa para a expansão da linha aqui em causa, antes ainda de o prazo para esta DP terminar, leva a pensar os resultados da DP nunca iriam, em caso algum, como abstractamente sempre se deveria representar como possível, alterar a decisão tomada há muito.

Começa por estar em falta **o mapeamento rigoroso das necessidades, e a identificação crítica dos interesses, elencando actores de um e de outro grupo.** Há quem continue com perguntas perante o traçado proposto (será a procura sem oferta) e há quem ganhe respostas a perguntas que ainda não fez (será a oferta feita a quem nem andava à procura). Há quem vá ficar pior servido do que está, há quem nunca vá estar servido como devia, há quem vá ter aos pés o que encomendou.

Três questões deviam retardar esta decisão, para permitir a sua aferição fundamentação rigorosa, consequente e orientada para a coesão territorial e, portanto, social.

Mais esta vez, **as políticas públicas em matéria de mobilidade estão desfasadas das políticas públicas em matéria de saúde, de habitação e de educação.** Assim, o traçado proposto não dá resposta ao SICAP e aos demais fluxos do Centro Hospitalar do Porto e será até perturbador das soluções mais exigentes (em especial, corredores prioritários sentido oriental/ocidental, e Gaia/Porto); não surge como um instrumento de soluções de uma estratégia local de habitação – porque esta também ainda está longe de estar pronta; não dá resposta às necessidades dos estabelecimentos de ensino (com excepção do ICBAS), deixando para as calendas uma solução para o Campo Alegre.

Mobilidade : falta ponderarem-se os resultados do inquérito à mobilidade na AMP; este deveria alargar-se a uma colheita de dados e respectiva análise quanto ao Vale do Ave,

Vale do Cávado e Vale do Sousa, e a toda a Bacia Hidrográfica do Douro, a Poente e a Sul, considerando-se o alcance regional dos equipamentos de saúde, de ensino e de transportes (aeroporto e porto de leixões) que geram a maior parte das cargas na cidade, bem como as variáveis que, nestas paisagens difusas e multi-funcionais, determinam os padrões de mobilidade de pessoas e de cargas; seria da mais elementar prudência que os estudos realizados, ao mesmo tempo, alargassem horizontes à escala mais que regional, e que se focassem que necessidades muito peculiares da envolvente, uns e outros certamente não superáveis por esta proposta;

Habitação: os imóveis devolutos, a breve trecho, ao longo do traçado da linha agora proposto deveriam ser rigorosamente inventariados e ser garantida a fixação de quotas para habitação a custos acessíveis; a revisão do PDM, pasme-se, a ser elaborada já depois de a linha do Metro agora em discussão ter sido aprovada – o que não é, de todo, garantia da sua efectiva execução, como se verá - deveria garantir núcleos de densificação, com o aumento de índices de construção, nas áreas de influência do sistema de transportes e de circulação, e não apenas na envolvente do Metro; a disponibilização de habitação a custos acessíveis deve ter também uma localização acessível, não devendo a rede de Metro ficar reservada para servir precisamente áreas de habitação a custos não acessíveis, de todo.

Investimento público: a linha aqui em apreciação é apresentada como um quarto de volta numa circunferência maior; faltarão evidências que essa radial se justifica neste momento e nesta área de cidade densa, e que deverá ser feita com esta configuração, com esta pressa e por este preço; as linhas de água identificadas, a constituição geológica e geotécnica, os efeitos cruzados de impermeabilizações, movimentos de terras, e desvios de traçados, e em especial, a profundidade imposta por este traçado, permitem antecipar uma derrapagem orçamental, que será consequência de falta de estudo capaz, erro de projecto consequente desta falta de estudo e, acima de tudo, manifesta precipitação política; como justificar este investimento público assim, desnortado?

Analisada a proposta, **constata-se que estamos francamente longe de um sistema pensado para um novo paradigma de mobilidade, de cargas e de pessoas, ao mesmo tempo resultante de uma paisagem em transição e de um sistema de produção assente, as mais das vezes, num ritmo 24/7, e determinante da subsistência desse mesmo sistema.**

Muitos autores têm chamado a atenção nos últimos 20 anos, para estas questões: Álvaro Domingues, João Ferrão, Mimi Sheller, John Urry, Mike Savage, Alain Bourdain, François Ascher, Georges Amar, Jean Pierre Orfeuil, Renato Miguel do Carmo, Manuel Herce, Tim Cresswell, Laurent Fouillé, David Vale, Marcial Echenique, David Courgeau, etc.
As problemáticas que hoje perpassam os fóruns de

discussão e de investigação de políticas públicas em matéria de mobilidade estão longe de terem sido abordadas no traçado desta linha: sistemas TOD, planeamento colaborativo, avaliação ambiental estratégica, relação entre mobilidade e rendimento, entre mobilidade espacial e mobilidade social, investimento público em mobilidade como instrumento de correcção de assimetrias. Nada disto parece ter sido tido em conta, atento o resultado que agora foi submetido a discussão pública: onde importa, o Metro não está, e onde pretende estar, importará muito para muito poucos.

Envio, em anexo, um comentário publicado há semanas, precisamente sobre questões de mobilidade, no Jornal Público, na sua edição electrónica e tenho a veleidade de sugerir a sua leitura atenta.

Finalizo com uma fotografia colhida na estação de Metro do Campo 24 de Agosto, que parece ilustrar bem o que será o resultado de tudo isto: **até o Metro se rende ao transporte individual, publicitando-o; e, a cada passo, por acção e por omissão, sugere aos cidadãos que procurem outra alternativa:**



HELENA BARBOSA AMARO
14.12.2018.

Advogada, Pós-Graduada em Direito do Urbanismo, do Ordenamento do Território e do Ambiente, Doutoranda em Arquitectura, Variante Formas e Dinâmicas Urbanas, na FAUP; Colaboradora externa do CEAU/FAUP.

DISCUSSÃO PÚBLICA DO RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO AMBIENTAL DO TROÇO DO METRO, "CASA DA MÚSICA/LIBERDADE" DA ENIGMÁTICA "LINHA CIRCULAR"!

Participar na discussão pública dum documento com centenas páginas em menos de 15 dias, faz sentido? Nenhum! Mas manda a boa educação cívica que se participe. Aqui vai, pois, uma milésima parte do que seria necessário dizer:

Das peças disponibilizadas e das centenas de páginas que as constituem, vamos ater-nos, por razões evidentes, ao "RESUMO NÃO TÉCNICO"... que serve de suporte à participação pública".

Assim:

1.

Desde logo, causa estranheza a designação do objecto: "LINHA CIRCULAR - Troço Liberdade/S. Bento - Boavista/Casa da Música". Pergunta-se, portanto: onde está indicada a "totalidade" da linha para que faça sentido falar de apenas um "troço"? Trata-se de um "troço" de quê?

2.

O tempo dado aos cidadãos para emitir opinião é o mínimo que a lei prevê: 15 dias! Mal dá para ler as centenas de páginas do relatório, quanto mais para reflectir sobre ele! O costume. Cumprir calendário é o objectivo porque a "coisa" já está feita. Mas, mesmo assim, vamos por partes e pelo método de "caminhar e medir".

3.

Quem lê o Índice fica à espera dum documento que sirva para esclarecer. Pura ilusão! Meia dúzia de páginas depois, a suspeita de que nada vai ser esclarecido e outra meia dúzia depois, a confirmação da desilusão. E é assim até à última. Uma maçadoria (poderia dizer Eça de Queiroz)!

4.

Método desta "participação", não pode ser outro que não seja seguir alguns capítulos do RNT, deixando de lado os meramente introdutórios. Assim:

5.

"2.2 - O QUE É O METRO E PARA QUE SERVE"

Diz o relatório que "O Sistema de Metro tem por base uma filosofia diferente". Pergunta-se: qual? Sobre esta matéria é dito...NADA ou o que é dito é entre o nada e coisa nenhuma! É só ler.

6.

"2.3 - A LINHA DE METRO E AS ESTAÇÕES"

O relatório diz que as alternativas estudadas (?) foram 4 sendo que as soluções eram, portanto, 5! Se a alternativa 0 (zero) era a do Programa Preliminar, é evidente que todas as outras eram... alternativas, claro! Precebe-se mal a história: então a estação do Hospital não pode ser na Cordoaria porque ali há árvores classificadas e já pode ser no Carregal onde também as há? E se fosse na Cordoaria era muito perto da Liberdade e muito longe da Galiza? Claro que será, mas porquê? Porque se insiste na ideia fixa de não fazer qualquer estação no polo mais forte em termos de procura que é o Palácio e se faz no polo mais fraco que é a Galiza. É caso para perguntar... "o que faz correr o Metro para a Galiza"? As duas escolas que ali existem estão em vias de fechar e não se sabe qual o seu fim! Mas pode adivinhar-se. São terrenos grandes e como Metro ali ficarão muito mais bem situados. Não é? É só uma pergunta!

De resto, esta questão das estações, do ponto de vista do impacto urbano, não poderá nunca ser dirimida por raciocínios tão primários como os que o relatório apresenta. Onde estão, por isso, os estudos "urbanísticos" e não apenas as razões apresentadas que não são mais do que simples "conversa de café"! O capítulo termina dizendo que se comparam as Alternativas 1 e 2.

7.

Procura-se então esse estudo mas, mais uma vez,... NADA! Nada se encontra.

O capítulo seguinte não faz mais do que descrever muito sumariamente as "quatro estações" que, afinal, não contribui em nada para revelar qualquer diferença entre as tais Alternativas 1 e 2! O facto de apresentar dois desenhos para a Estação do Carregal nada adianta quanto ao que distingue os dois "carregais". Aqui as árvores são para abater (e o problema é relativizado), coisa que na Cordoaria não podia acontecer (e o problema é decisivo)! Pode ser que isto tenha explicação mas o relatório não a dá!

8.

E por aqui se fica a parte substancial do relatório. Com muito pouca substância, como se vê! Acrescenta mais umas (poucas) notas sobre as futuras linhas (de Gaia e do Campo Alegre) a que não liga importância nenhuma e termina falando da "Programação Temporal do Projecto" em escassas 7 linhas, dizendo que tudo vai durar 30 meses! Como se fosse possível!

9.

Finalmente, duas notas:

Os OBJECTIVOS não são mais do que um conjunto de vulgaridades que certamente já foram ditas a propósito de tudo e de nada em centenas de relatórios como este!

10.

Quanto ao TRAÇADO mais as suas ESTAÇÕES, é claro que as "alternativas" não são mais do que hipóteses feitas para consumo imediato! E basta olhar para as razões aduzidas para as compreender: nem são razões nem fazem sentido. Em todo o caso, misturar a verdade com a mentira é o melhor modo de fazer passar o que se quer fazer passar seja ou não seja legítimo. Antonio Aleixo dizia que "P'rá mentira ser segura e atingir profundidade, tem de trazer à mistura qualquer coisa de verdade".

11.

Mesmo finalmente: será bom olhar para as oportunidades imobiliárias que "estas estações" podem vir a servir: Casa da Musica/Corte Inglês, Galiza/Escolas Infente D. Henrique e Gomes Teixeira (prestes a fechar já que as duas não têm mais do que 600 alunos (Carregal / quarteirão do Carmo / Ordem / Hotel, GNR, terrenos vagos, etc.). A proposito, ocorrem, naturalmente, perguntas simples como estas: porque é que não há estações no Bom Sucesso e no Palácio (duas fontes de utentes de grande dimensão)? No Palácio concentram-se valencias tao importantes como o próprio Palácio com o Pavilhão Rosa Mota (sete mil espectadores), o ICBAS e Faculdade de Farmacia (com seis mil utentes), a Consulta Externa do Hospital de Santo Antonio com milhares de utentes (um dos maiores constrangimentos de transito e de movimento de peões da cidade), o Museu Soares dos Reis e até a acessibilidade ao CMIN é mais fácil daqui (Palácio) do que da Galiza. Alias tambem se pode perguntar como é que vai ser rentabilizado o túnel pedonal já existente mas encerrado e abandonado entre a Estação da Casa da Música e a Rotunda até à Avenida da Boavista? Vai ser descartado? E o tunel sob a placa central da Rotundo nao vai fazer moossa nas arvores que sao tao importantes quanto as do Carregal ou da Cordoaria? Ou, porque é que esta linha circular, sendo subterranea, escolhe mais jardins do que edificado? HÁ RESPOSTAS QUE POSSAM SER DADAS?

12.

Mesmo por fim: porque é que esta "linha" agora tornada milagrosamente "circular" nunca foi antes discutida? Claro que, agora, já está e não será esta AIA que fará proporcionar qualquer mudança!

14 de Dezembro de 2018

Manuel Correia Fernandes

Arquitecto

Pode seguir?

A mobilidade é condição de acesso à saúde, à educação, às demais prestações sociais do Estado; pressuposto de todas as políticas públicas, deve colmatar as falhas destas e procurar que a mobilidade espacial não precluda a mobilidade social.



Helena Barbosa Amaro

Advogada desde 2001. Pós-graduada em direito do urbanismo, ordenamento do território e ambiente pelo CEDOUA (FDUC). Doutoranda em arquitectura na FAUP, variante formas e dinâmicas urbanas, e colaboradora do MDT/CEAU.

9 de Novembro de 2018, 17:04

Em 1999, descia a Avenida da Boavista de eléctrico, ia ver o mar na hora do almoço. Em 2001, quando começava o meu trabalho, na Rua de Ceuta (onde acabariam de rebentar o túnel), fui também trabalhar para Lisboa. Chegar a Campanhã era uma aventura.

O trabalho em gestão urbana pediu a teoria que enquadrasse a prática, ou a fizesse questionar, e fui fazer uma pós-graduação (no fim, questionei ambas). Triangulava entre Porto, Coimbra e Lisboa e o início e o fim da viagem só não eram problema em Lisboa, ainda que com interfaces humanamente falhados, arquitectónica e urbanamente tristes.

"Conduzir é não ler, não escrever, ouvir apenas a sua voz, a do auricular ou a da telefonia. A viagem de carro confere a quase ubiquidade, mas leva o sono, o rendimento adicional conferido por essa mobilidade e traz a indisponibilidade para o que quer que seja no fim."

Com mais trabalho, rendi-me a andar com a roda no ar. Os pais deram-me um carro a diesel, com 130.000 quilómetros, não imaginando que fizesse outros tantos. Viajava depois do último comboio e de trabalhar, amiúde, mais de 12 horas. Ia ver pais, avós, amigos, cheirar o sargaço na Apúlia. Com o carro, abarcava um terço do país. Mas deixei de debulhar três livros em oito dias, além dos jornais. Deixei a conversa dos diferentes comboios: deputados no alfa-pendular, militares, trabalhadores da CP, estudantes e emigrantes ilegais, no inter-cidades e no inter-regional. Custou-me também não dormir: viajando de comboio, completava o sono que faltara na noite.

Acabei a estudar mobilidade num doutoramento. Deparei-me com o facto de um carro (To em movimento?) ser visto como uma redoma, que serve para pensar em todas as amarguras e resolvê-las. Quem vive ao volante julga mandar na sua vida, pelo domínio aparente que essa liberdade de movimento confere — poder, a qualquer hora, ir a todo o lado. A dada altura, pertence mais ao lugar em movimento do que à origem ou ao destino. Conduzir é não ler, não escrever, ouvir apenas a sua voz, a do auricular ou a da telefonia. A viagem de carro confere a quase ubiquidade, mas leva o sono, o rendimento adicional conferido por essa mobilidade e traz a indisponibilidade para o que quer que seja no fim. Na viagem solitária, perde-se a percepção da realidade, dada pelo confronto temporário e contido com o outro, com o que isso implica de confiança e de aceitação, que os transportes colectivos, espaços de confinamento, com códigos escritos e silentes de actuação,

são lugares de debate, cumplicidade e levantamento — de urbanidade e de cidadania, portanto. Tal como as ruas de Ruy Belo, são os sítios “...onde passamos pelos outros/mas passamos principalmente por nós”.

Questiono, pois, a aceitação do investimento privado no transporte individual, a par de mais um quarto de volta (desastrado e milionário) do Metro do Porto. Aquele investimento, de lucro privado, tem custos públicos: congestionamento das vias, aumento do tempo de viagem do transporte colectivo, emissões de carbono. Em desconformidade com o bom senso e a lei, aprovam-se, quase secretamente, projectos que contradizem as políticas de mobilidade apregoadas. Debitam estes projectos para eixos estruturantes, prevendo sérias dotações de estacionamento, sem estudos de impacto e planos de mobilidade: Campo 24 de Agosto, Bonjardim, 5 de Outubro, Amial, Arrábida. Quem promove investimentos privados desta envergadura devia ter noção da entropia que gera; e quem aprecia, ciente da entropia de todos, deveria recusar. Articular mobilidade-habitação-emprego é de elementar prudência e todos estes empreendimentos falham-no clamorosamente.

A mobilidade é condição de acesso à saúde, à educação, às demais prestações sociais do Estado; pressuposto de todas as políticas públicas, deve colmatar as falhas destas e procurar que a mobilidade espacial não precluda a mobilidade social.

Nos retratos em estúdio, dizia-se “*Stand still, keep going*”, expressão que serviu de mote a uma exposição de Robert Frank. No cartaz, havia duas fotografias da mudança de posição do carreto de uma máquina de escrever — parado, no momento do arranque, em movimento, no percurso da escrita. Paremos, pois, para podermos continuar e começarmos então, como ensina Molder — que isto assim não pode seguir.