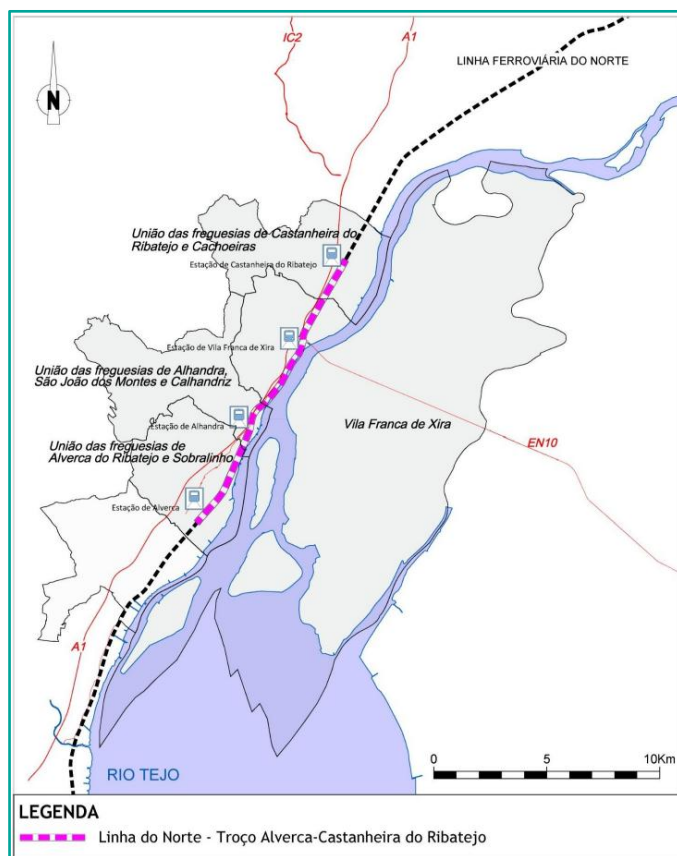


RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA



Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3858
Modernização do Troço entre Alverca e Castanheira do Ribatejo
Março de 2026



Título: Relatório de Consulta Pública
Modernização do Troço entre Alverca e Castanheira do
Ribatejo
AIA 3858

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente
Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental
Divisão de Cidadania Ambiental
Miguel Couchinho

Data: Março de 2026

ÍNDICE

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

1. INTRODUÇÃO

Este procedimento de AIA encontra-se enquadrado no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação (alterações pelo diploma Simplex Ambiental – Decreto-Lei n.º 11/2023 de 10 de fevereiro); (Anexo II, 10c) Construção de vias férreas e instalações de transbordo intermodal e de terminais intermodais (não incluídos no anexo I).

Em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, procedeu-se à consulta pública do estudo de impacto ambiental do projeto “AIA3858 - Modernização do Troço entre Alverca e Castanheira do Ribatejo”.

O proponente do projeto, assim como a entidade licenciadora, ou competente para a autorização, é a Infraestruturas de Portugal, S.A., e a autoridade de avaliação de impacto ambiental é a Agência Portuguesa do Ambiente.

2. O PROJETO

O projeto de Modernização da Linha do Norte, no troço Alverca - Castanheira do Ribatejo visa aumentar a capacidade da linha ferroviária com a sua quadruplicação (atualmente em via dupla) e melhorar as condições da sua exploração, para tráfego misto (passageiros e mercadorias).

O troço Alverca - Castanheira do Ribatejo da Linha do Norte desenvolve-se entre a saída da Estação de Alverca, ao km 21+749, e a estação de Castanheira do Ribatejo, ao km 34+203 e tem cerca de 12 454 m de extensão.

Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

3. LOCALIZAÇÃO

O Projeto localiza-se no concelho de:

- Vila Franca de Xira (União das Freguesias de Alhandra, São João dos Montes e Calhandriz; União das Freguesias de Alverca do Ribatejo e Sobralinho; União das Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras; Freguesia de Vila Franca de Xira)

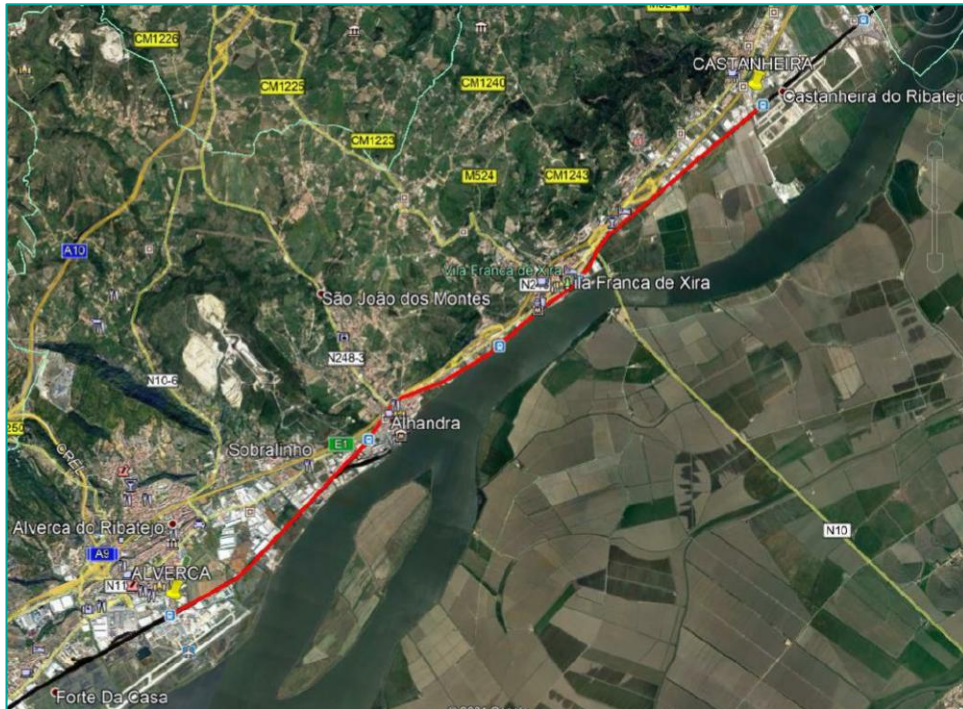


Figura 1 – Localização do projeto

Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

A Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, de 19 de janeiro a 27 de fevereiro de 2026.

5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes portais: Agência Portuguesa do Ambiente (apambiente.pt); Participa.pt.

Foram remetidos anúncios de consulta pública para as Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia da área de implantação do projeto, nomeadamente:

Distrito de Lisboa

- Vila Franca de Xira
 - União das Freguesias de Alhandra, São João dos Montes e Calhandriz
 - União das Freguesias de Alverca do Ribatejo e Sobralinho
 - União das Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeiras
 - Freguesia de Vila Franca de Xira

6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

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

- Afixação de Anúncios nas seguintes entidades:
 - Agência Portuguesa do Ambiente;
 - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo;
 - Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia da área de implantação do projeto
- Envio de nota de imprensa para os órgãos de comunicação social de âmbito nacional;
- Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente e no portal PARTICIPA.PT;
- Envio de comunicação às ONGA inscritas no RNOE;

7. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Durante o período de Consulta Pública foram recebidas **70** exposições com a seguinte proveniência:

Cidadãos:

- 61 exposições particulares

Entidades da Administração Local:

- Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

(Nota: o parecer da Câmara Municipal encontra-se analisado enquanto entidade externa no parecer da Comissão de Avaliação)

Outras Entidades:

- Árvores D'Alhandra
- Caixa Gestão de Ativos, SGOIC, S.A.
- GEOTA – Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente
- Maná – Igreja Cristã
- Motes & Ideias, Lda.
- Orladouro Unipessoal, Lda.
- Prismavertice – Construções e Remodelações, Lda.
- ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável

8. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

A consulta pública do projeto “Modernização do Troço entre Alverca e Castanheira do Ribatejo” revelou que a maioria dos cidadãos exprime forte oposição ao projeto, argumentando que a quadruplicação proposta é demasiado impactante, carece de estudos comparativos sérios e agravará problemas urbanos, ambientais e sociais em Alhandra e Vila Franca de Xira. Um conjunto menor de cidadãos apresenta sugestões construtivas, pedindo melhorias nas acessibilidades, integração urbana, qualidade dos espaços públicos e fiabilidade dos equipamentos, enquanto uma minoria manifesta apoio à obra, valorizando os benefícios ferroviários e a urgência do investimento, embora reconheça desafios no calendário e nos impactes locais. Há também reclamações que apontam falhas técnicas e estratégicas, sobretudo na ausência de avaliações alternativas e na gestão de demolições, acessibilidades e riscos de cheias. As entidades refletem esta diversidade de posições: algumas rejeitam frontalmente o projeto, outras apresentam reclamações técnicas, várias apoiam condicionadamente e outras contestam demolições específicas ou lapsos no EIA. No conjunto, destaca-se uma exigência transversal: a modernização ferroviária é vista como necessária, mas deve ser mais bem fundamentada, mais equilibrada e mais sensível ao território e às comunidades que atravessa.

39 cidadãos manifestam a sua discordância. As participações exprimem uma oposição firme ao projeto, convergindo na crítica de que a solução proposta não é equilibrada, não é sustentada por estudos técnicos robustos e acarreta impactos urbanos, sociais e ambientais profundamente negativos para Alhandra e Vila Franca de Xira. Os cidadãos salientam que não contestam a ferrovia nem a necessidade de reforço da capacidade ferroviária nacional, mas sim a forma, o local e os pressupostos da intervenção apresentada, que consideram insuficientemente estudada, socialmente desajustada e tecnicamente incompleta. Acusam ainda o projeto de partir de premissas enviesadas, ignorando alternativas estruturais que poderiam trazer benefícios superiores, como opções em túnel ou viaduto e variantes de traçado que nunca foram aprofundadas de forma transparente.

Um dos eixos centrais da discordância reside precisamente na ausência de estudos rigorosos de alternativas. Muitos participantes afirmam que não existe demonstração convincente de que a quadruplicação à superfície seja a única ou a melhor solução, criticando a inexistência de avaliação séria de corredores alternativos pela margem sul, articulações com o futuro aeroporto, variantes subterrâneas, trincheiras cobertas ou até melhorias tecnológicas (ERTMS - Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário) que aumentariam capacidade sem impactos urbanos severos. A solução apresentada é amplamente descrita como “imposta”, “fechada” e “economicista”, parecendo ignorar oportunidades para requalificação urbana e para uma abordagem mais estratégica e integrada do território, como demonstraria um estudo comparativo sólido, que nunca foi disponibilizado aos cidadãos.

Outra preocupação transversal prende-se com o reforço do efeito barreira. Os cidadãos alertam que o território já se encontra comprimido entre a A1, a EN10 e a atual linha férrea, temendo que o projeto agrave de forma significativa esta condição. As barreiras acústicas previstas — de grande altura e de impacto visual marcado — são descritas como “muros” que amputam a relação com o Tejo, retiram luz natural, desvalorizam o património construído e enclausuram bairros inteiros. Em Vila Franca de Xira antecipa-se o isolamento progressivo da frente ribeirinha, afetando o Jardim Constantino Palha, o Cais e a Fábrica das Palavras. Em Alhandra, a descaracterização da Avenida Afonso de Albuquerque — com o corte de dezenas de plátanos históricos que desempenham funções ambientais essenciais — é vista como uma perda irreversível da memória coletiva e de qualidade de vida.

A dimensão ambiental e climática surge igualmente como motivo de forte contestação. Os cidadãos afirmam que o EIA subestima impactos relevantes, não integra devidamente o Plano Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas e não avalia com rigor a vulnerabilidade de uma infraestrutura construída em pleno leito de cheia, sujeita a inundações recentes e recorrentes. Questiona-se a sustentabilidade económica e técnica de manter um sistema permanente de bombagem para proteção das vias, alertando que a subida do nível do mar e a intensificação de eventos extremos podem tornar o investimento inadequado, arriscado e desajustado ao futuro esperado do território. Vários participantes observam ainda que o EIA atribui como benefícios aspetos que não dependem da obra — como a renovação futura do material circulante ou hipotética redução do uso do automóvel — configurando avaliações enviesadas e pouco credíveis.

O ruído e as vibrações constituem outro eixo crítico. Os participantes afirmam que não existem modelações convincentes sobre os impactos diferenciados em edifícios antigos, solos ribeirinhos instáveis e equipamentos sensíveis, como a escola EB1 n.º 2 de Alhandra, localizada a poucos metros das novas vias. O aumento da circulação — incluindo alta velocidade — é visto como um risco direto para a saúde, descanso e bem-estar das populações, bem como para a integridade estrutural do edificado. A mitigação proposta, baseada sobretudo em barreiras acústicas, é considerada insuficiente, visualmente intrusiva e de manutenção duvidosa, o que reforça a perceção de que o problema será transferido, e não verdadeiramente resolvido.

A indefinição temporal e operacional da obra reforça a oposição. A duração de mais de cinco anos é descrita como inoportuna para zonas densamente habitadas,

temendo-se que o impacto diário seja muito superior ao previsto. Os cidadãos referem a inexistência de cronograma faseado claro, falta de garantias sobre comunicação prévia eficaz e ausência de medidas concretas para mitigar poeiras, ruído noturno, constrangimentos de tráfego e circulação de maquinaria pesada, prevendo-se impactos prolongados no comércio local, na proximidade entre bairros e na mobilidade.

Outro ponto sensível é o das demolições e da perda de património natural e construído. Critica-se a demolição de edifícios históricos, habitações e espaços associativos sem plano claro de realojamento ou compensação, bem como a destruição parcial do Jardim Constantino Palha e de áreas identitárias da frente ribeirinha. Muitos cidadãos consideram que estes elementos constituem património coletivo insubstituível e que a sua eliminação representa uma ferida urbana irreparável.

A mobilidade local surge igualmente como foco de discordância. Os cidadãos receiam que o projeto degrade a mobilidade quotidiana dentro das localidades: consideram insuficientes as passagens pedonais propostas, criticam a excessiva dependência de elevadores — cuja manutenção historicamente falha — e alertam para o agravamento das dificuldades de acesso ao rio, a equipamentos públicos e aos bairros ribeirinhos. Em Alhandra, teme-se que a vila se transforme numa “ilha”, com acessos precarizados e vulnerabilidade acrescida em situações de emergência, se as pontes existentes forem comprometidas durante ou após a obra.

Por fim, muitos cidadãos questionam o benefício local efetivo da quadruplicação. Sublinham que o projeto não comprova que haverá mais oferta de suburbanos nas estações do concelho e receiam que a nova infraestrutura sirva sobretudo a alta velocidade e o transporte de mercadorias, sem ganhos proporcionais para a população que suporta os impactos. Destacam que a melhoria da oferta não depende da IP, mas da CP, e que, sem compromissos operacionais formais, a promessa de mais serviços ferroviários é frágil e incerta.

Em síntese, as participações de discordância convergem num argumento comum: a modernização ferroviária é necessária e desejada, mas a solução apresentada não protege as populações, não respeita o território, não avalia adequadamente alternativas e impõe impactos desproporcionados e irreversíveis. Para estes cidadãos, o projeto deve ser profundamente reformulado, substituído por soluções menos intrusivas ou repensado de forma integrada, estratégica e sustentável, compatível com a qualidade de vida das comunidades ribeirinhas e com o futuro do concelho e da Área Metropolitana de Lisboa.

11 cidadãos apresentam sugestões. Estas participações revelam uma preocupação comum: garantir que a modernização da Linha do Norte se faça de modo responsável, equilibrado e verdadeiramente útil para quem vive, circula ou trabalha em Vila Franca de Xira e Alhandra. Apesar de muitos reconhecerem melhorias na versão atual do projeto, subsiste a perceção de que ainda há aspetos essenciais a rever, sobretudo ao nível da mobilidade local, da integração urbana, da manutenção futura das infraestruturas e da relação com o rio Tejo.

Um conjunto de sugestões foca a necessidade de melhorar a experiência ferroviária sem comprometer o território urbano existente. Aparece repetidamente a defesa de soluções que reforcem a funcionalidade da quadruplicação: criação de plataformas adicionais nas vias exteriores da nova estação de Vila Franca, otimização dos acessos verticais, escolha de materiais de baixa manutenção e reorganização dos fluxos internos do interface rodoviário. Algumas propostas defendem que a obra deve considerar também o transporte de materiais por via fluvial, reduzindo o impacto no centro urbano.

As acessibilidades pedonais e cicláveis, sobretudo em Vila Franca de Xira, constituem outro eixo de sugestões. Muitos defendem que a eliminação da última passagem de nível só é aceitável com a criação de alternativas verdadeiramente funcionais e inclusivas. Para isso, sugerem novas passagens subterrâneas entre a cidade e a zona ribeirinha, com rampas contínuas que não dependam de elevadores e escadas rolantes (tecnologia frequentemente avariada). Outros recomendam que a passagem superior prevista junto à Praça de Touros seja redesenhada para evitar infiltrações, sobreaquecimento e exposição ao vento — problemas conhecidos das passagens existentes.

A nova estação de Vila Franca de Xira merece também várias sugestões de detalhe: evitar a instalação de elementos de manutenção complexa, como fontes decorativas; integrar quiosques ou cafés como motores de vida urbana; garantir zonas de sombra e abrigo climático no terraço; prever parapeitos acessíveis para miradouro; e resolver problemas de drenagem verificados noutras passagens semelhantes. Há ainda quem proponha o ajustamento da localização da futura passagem elevada, de modo a ligá-la ao principal polo residencial e ao novo estacionamento, maximizando a utilidade do investimento.

No domínio da mobilidade e estacionamento, algumas sugestões recomendam que os parques de estacionamento só sejam acessíveis mediante título Navegante, para garantir que são realmente utilizados por passageiros do transporte público. Em Vila Franca de Xira, surgem ideias como criar estacionamento subterrâneo sob o terminal rodoviário, reabilitar o antigo parque do centro comercial e melhorar a circulação na Avenida dos Gaibéus, assegurando manobras de autocarros e reduzindo conflitos viários.

Em Alhandra, várias sugestões concentram-se na segurança rodoviária, sendo recorrentes as propostas apresentadas: criação de uma rotunda no entroncamento EN10 – EN248-3 (sob o viaduto da A1), instalação de guarda-corpos ao longo dos passeios e junto às bombas de combustível, e reorganização da circulação para eliminar manobras perigosas. Estas medidas procuram melhorar a fluidez do trânsito e reduzir o risco para peões, especialmente num dos troços mais congestionados da vila.

A preservação das árvores e corredores verdes é outro tema marcante. Vários participantes insistem que, caso ocorram abates, a reposição deve usar espécies autóctones, ser feita em locais de uso real pela população e acompanhada por compromissos verificáveis de manutenção — desincentivando operações meramente simbólicas de plantação. Em Vila Franca de Xira, o Jardim do Arroz surge como espaço

a valorizar: propõem-se árvores, sombras, vegetação autóctone, zonas de proteção climática e até um pequeno quiosque para ativar o uso social do espaço.

Por fim, há sugestões de caráter mais estratégico, como a necessidade de garantir que o projeto reforça a permeabilidade urbana e não transforma a ferrovia numa barreira mais densa; que as barreiras acústicas sejam preferencialmente transparentes e de baixo impacto visual; e que as compensações estejam realmente alinhadas com as perdas sentidas pela comunidade.

No conjunto, as sugestões revelam uma postura construtiva: a maioria dos cidadãos não rejeita a modernização ferroviária, mas exige que ela seja bem pensada, inclusiva, sustentável e ajustada à vida real das populações locais. O que pedem é, essencialmente, rigor técnico, sensibilidade urbana e compromisso efetivo com a manutenção futura.

6 cidadãos manifestam a sua concordância. Estas intervenções favoráveis revelam apoio ao projeto de modernização e quadruplicação da Linha do Norte, considerando-o essencial para melhorar a capacidade ferroviária na área metropolitana de Lisboa e no eixo Lisboa–Porto. Vários participantes defendem que a obra deve avançar com urgência, dadas as suas vantagens para a mobilidade nacional.

Alguns contributos salientam que os benefícios superam largamente os impactos negativos, criticando a resistência local em Alhandra e Vila Franca de Xira como uma reação típica de oposição ao progresso. Considera-se que muitos dos edifícios a demolir estão abandonados ou degradados, e que o interesse público de uma rede ferroviária mais eficiente deve prevalecer sobre perdas patrimoniais limitadas. Refere-se também que as soluções apresentadas para espaços como o Jardim Constantino Palha são adequadas e melhoram a situação atual.

Um cidadão concorda globalmente com o projeto, mas expressa preocupações quanto ao prazo de execução, defendendo que parte da obra deve estar operacional antes de 2030 para responder ao aumento de procura associado a grandes eventos e à futura linha de alta velocidade. O participante propõe medidas concretas, incluindo a entrada em funcionamento faseada de vias adicionais, a criação de um falso túnel verde entre Alhandra e Vila Franca, melhorias de mobilidade rodoviária e ciclável e a futura construção de variantes viárias e de uma nova ponte sobre o Tejo.

No conjunto, as participações evidenciam uma clara tendência de apoio ao projeto, ainda que acompanhada de preocupações legítimas quanto ao seu calendário e ao tratamento dos impactos locais. Há reconhecimento de que a modernização ferroviária é indispensável ao desenvolvimento regional e nacional, sendo desejável que as entidades competentes comuniquem melhor, ajustem o faseamento, mitiguem os impactos temporários e desenvolvam soluções complementares de mobilidade que potenciem os benefícios da intervenção.

3 cidadãos apresentam reclamações. As participações convergem na ideia de que a modernização da Linha do Norte é necessária, mas não pode avançar sem avaliações estratégicas e técnicas completas. Destaca-se a ausência de uma verdadeira

Avaliação Ambiental Estratégica e a falta de comparação entre cenários alternativos, sobretudo entre a entrada da Alta Velocidade pela Linha do Norte ou via Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) e Terceira Travessia do Tejo (TTT), o que poderá estar a conduzir a um sobredimensionamento injustificado e a impactos evitáveis sobre Alverca, Alhandra e Vila Franca de Xira.

Referem que o EIA apresenta lacunas significativas: inexistência de estudo de vibrações, modelação insuficiente de ruído face a obras noturnas prolongadas, falta de análise de capacidade ferroviária com simulação operacional e falha na avaliação de alternativas técnicas como semi-enterramento, trincheiras ou passagens inferiores. Acrescem preocupações com demolições de edifícios habitados, perda de árvores maduras e insuficiência dos espaços verdes previstos, bem como riscos acrescidos de cheias num corredor já vulnerável.

Também se questiona a coerência das soluções de mobilidade, atravessamentos pedonais e parques de estacionamento, que podem agravar a segregação urbana e induzir mais tráfego automóvel. É defendido que o projeto deve reforçar a permeabilidade cidade-rio e respeitar instrumentos municipais como o PMUS - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

Em síntese, solicitam à APA que condicione a decisão ambiental até serem colmatadas as lacunas identificadas — incluindo estudos adicionais e avaliação comparativa de cenários — garantindo uma solução tecnicamente sólida, ambientalmente responsável e socialmente justa para as populações do corredor urbano.

2 cidadãos apresentam participações genéricas sucintas, sem assumirem claramente uma posição sobre o projeto.

Breve síntese das exposições de Entidades

A **Árvores D'Alhandra**, grupo informal e reconhecido, de cidadãos residentes na Vila de Alhandra classificou a sua participação como “discordância” e submeteu um anexo que se encontra corrompido, não sendo possível aceder ao seu conteúdo. A entidade foi contactada solicitando o reenvio do anexo, mas não respondeu à comunicação.

A **Caixa Gestão de Ativos, SGOIC, S.A.**, apresenta uma reclamação enquanto entidade gestora do Fundo de Investimento Imobiliário Fechado Fundolis, proprietário de 120 lotes de terreno destinados à construção de edifícios habitacionais, comerciais e de serviços, que se situam no lugar de Cais de Povos, à saída de Vila Franca de Xira.

A Caixa Gestão de Ativos afirma que o EIA contém algumas insuficiências que não permitem no caso concreto a avaliação de impactes ambientais, nem definir medidas destinadas a evitar, minimizar ou compensar tais impactes.

O primeiro ponto consiste na não consideração, pelo EIA e pelo Plano de Modernização, do Alvará de Loteamento n.º 4/2007, válido e eficaz. Segundo a Caixa Gestão de Ativos, este alvará define a distribuição dos lotes, as áreas cedidas ao domínio público municipal e a implantação futura de edifícios que acolherão milhares de residentes. A omissão desta realidade física e jurídica leva, na visão da Caixa Gestão de Ativos, a diagnósticos errados, nomeadamente quanto à titularidade dos terrenos e à previsão de expropriações que incidem sobre parcelas que já não existem na matriz ou no registo predial, por terem sido substituídas pelos lotes e áreas de cedência resultantes do loteamento.

Outro aspeto criticado é a previsão de expropriações desnecessárias, sobretudo para implantação de acessos rodoviários e passagens hidráulicas. O reclamante demonstra que parte dessas infraestruturas já se encontram asseguradas no projeto de loteamento existente — incluindo acessos ao Edifício Técnico ferroviário — e que algumas das ocupações previstas no EIA colidem com linhas de água que a APA exige que sejam preservadas. São identificados vários “lapsos” nas plantas de ocupação, designadamente faixas de terreno indicadas como necessárias para valas de drenagem ou passagens hidráulicas que, na realidade, não existem ou não exigem ocupação adicional.

A Caixa Gestão de Ativos sublinha ainda a ausência de avaliação dos impactes ambientais significativos, especialmente os relacionados com as futuras construções e a presença de milhares de habitantes. O EIA não contempla medidas mitigadoras, com destaque para barreiras acústicas necessárias ao cumprimento do Regulamento Geral do Ruído. Na perspetiva da Caixa Gestão de Ativos, isto viola o artigo 5.º do RJAIA, que obriga a definir medidas de prevenção, minimização ou compensação dos impactes.

Por fim, a Caixa Gestão de Ativos manifesta disponibilidade para dialogar com as entidades públicas competentes no sentido de procurar soluções que corrijam os lapsos do EIA, salvaguardem o interesse público e respeitem os direitos edificatórios decorrentes do loteamento. Destaca que a reformulação do EIA é indispensável para evitar prejuízos ambientais, legais e económicos, incluindo o risco de avultadas indemnizações por violação da capacidade edificatória dos lotes numa fase em que há urgência habitacional a nível nacional.

O GEOTA – Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente declara-se favorável ao projeto, condicionado ao cumprimento rigoroso das medidas de otimização e compensação, designadamente em matéria de resiliência climática, manutenção dos espaços de uso público e melhoria significativa tanto dos serviços ferroviários como das ligações intermodais — com resultados verificáveis e impacto efetivo na segurança, acessibilidade, qualidade urbana e desempenho do serviço.

O GEOTA considera que o projeto é estruturalmente decisivo para a Área Metropolitana de Lisboa, permitindo melhorar substancialmente tanto os serviços

suburbanos como os de longa distância. Sublinha, contudo, que esta intervenção, embora necessária e há muito identificada, chega tardiamente face às exigências de capacidade e segregação de tráfegos ferroviários já conhecidas há décadas.

Apesar dos benefícios esperados na oferta ferroviária, o GEOTA alerta que o projeto se insere num território urbano sensível, com impactos significativos sobre o espaço público e o edificado, incluindo demolições, realojamentos e ocupação de áreas de uso coletivo. Estas situações têm elevado impacto social, exigindo mecanismos de participação robustos, transparentes e que assegurem respostas concretas às preocupações das populações locais, especialmente em Alhandra e Vila Franca de Xira.

Em termos ambientais e hidrológicos, a associação evidencia que o corredor atravessa zonas historicamente vulneráveis a cheias. Embora o projeto preveja reforço de drenagem e passagens hidráulicas, o GEOTA considera que a análise de cenários climáticos extremos é insuficiente e que só com monitorização contínua e métricas claras será possível garantir a resiliência da infraestrutura perante fenómenos meteorológicos intensos.

A organização dá particular importância à acessibilidade universal e à conectividade pedonal com a zona ribeirinha, salientando que as soluções propostas — com elevadores e escadas mecânicas — só serão eficazes se forem fiáveis, redundantes e acompanhadas de manutenção rigorosa. Sem isso, equipamentos essenciais podem tornar-se obstáculos, prejudicando especialmente quem mais depende do transporte público.

O GEOTA destaca ainda a necessidade de salvaguardar e valorizar o Jardim Constantino Palha, exigindo que qualquer ocupação seja compensada por melhorias reais e verificáveis em termos de qualidade ambiental, biodiversidade e conforto urbano. Do mesmo modo, reforça que os ganhos de capacidade ferroviária só se materializam plenamente com uma intermodalidade eficiente, interfaces claros e aumento efetivo da frequência dos serviços.

A **Maná – Igreja Cristã** manifesta o seu profundo descontentamento e oposição ao projeto, que prevê a demolição do edifício onde funciona há cerca de 30 anos em Vila Franca de Xira. A instituição sublinha que nunca foi notificada por nenhuma entidade pública sobre esta intenção, tendo tomado conhecimento apenas através do proprietário, informado por uma comunicação ligada ao processo de expropriações. Esta ausência de diálogo e transparência é apontada como uma falha grave, sobretudo considerando o papel relevante da Igreja na comunidade local.

A Igreja refere que, na sessão de esclarecimento, a Infraestruturas de Portugal e a Câmara Municipal não demonstraram abertura para discutir alternativas, nem sensibilidade para o impacto social, religioso e humano da demolição. A instituição considera que o assunto foi tratado apenas como uma questão patrimonial, ignorando a dimensão comunitária do local de culto.

Do ponto de vista técnico e urbanístico, a Igreja argumenta que não existe interesse público que justifique a demolição, uma vez que o edifício não interfere com a linha

férrea existente, nem com passagens aéreas ou estacionamento previstos. Além disso, o espaço a demolir destinava-se apenas à criação de uma pequena área verde, quando já existem outras zonas verdes no projeto. Assim, a utilidade pública é considerada mínima e insuficiente perante a relevância social e histórica do templo.

A participação destaca ainda a importância comunitária da Igreja Maná em Vila Franca de Xira, que há décadas presta apoio a jovens, idosos, famílias carenciadas e pessoas em situação de fragilidade. O edifício não é um espaço devoluto, mas sim um local vital de culto, apoio espiritual e integração social, cuja perda teria impacto significativo e injustificado para a população que dele depende.

Por fim, a Igreja sustenta que a proposta viola direitos fundamentais, nomeadamente a liberdade religiosa e de culto prevista na Constituição, a proporcionalidade exigida em restrições a direitos fundamentais, e os princípios da Lei da Liberdade Religiosa, que impõem diálogo e proteção dos locais de culto. Alega também que não se verifica a utilidade pública exigida pela Lei das Expropriações.

Em conclusão, a Igreja Maná solicita a revisão do projeto, a análise de alternativas que permitam a coexistência do edifício com os novos arranjos urbanísticos e o estabelecimento de um diálogo transparente. Reitera a sua perplexidade pela forma como o processo tem sido conduzido e espera uma decisão mais equilibrada e justa.

A **Motes & Ideias, Lda.**, detentora de posição contratual sobre o imóvel situado no Largo Marquês de Pombal n.º 5 e 6, em Vila Franca de Xira, manifesta a sua oposição ao projeto.

A Motes & Ideias opõe-se à proposta de expropriação e demolição do imóvel, no âmbito do projeto. A empresa explica que detém uma posição contratual sobre o imóvel desde 2018, através de um contrato de leasing imobiliário em vigor até 2036, estando o mesmo sublocado à associação religiosa Maná-Igreja Cristã, que aí desenvolve atividades há décadas. Apesar da relevância contratual e social do edifício, a empresa nunca recebeu comunicação formal sobre a intenção de demolição, tendo tomado conhecimento apenas por intermédio do banco financiador, o que considera violar os princípios de transparência e boa-fé administrativa.

A empresa destaca ainda que a demolição acarretaria impactos económicos graves: perda do ativo que garante o financiamento, cessação antecipada da sublocação e consequentes indemnizações, bem como uma quebra significativa das expectativas legítimas que sustentaram os contratos celebrados. Sublinha que tais prejuízos comprometem a estabilidade financeira da empresa e atentam contra princípios constitucionais como a segurança jurídica, a confiança e a proteção da iniciativa privada.

No plano jurídico-urbanístico, a Motes & Ideias argumenta que não foi demonstrada a indispensabilidade da demolição. Refere que o objetivo seria criar um pequeno espaço verde, numa zona onde já existem outros espaços verdes de maior dimensão e utilidade, e que o edifício não interfere com as infraestruturas ferroviárias projetadas. Assim, entende que não se provou a existência de uma necessidade

pública efetiva, nem que tenham sido avaliadas alternativas menos gravosas, como exige a Constituição e a Lei das Expropriações.

Por fim, a empresa chama a atenção para o impacto social e religioso associado à sublocatária Maná-Igreja Cristã, que mantém ali um local de culto há cerca de 30 anos, frequentado por centenas de fiéis e desempenhando funções de apoio comunitário. A demolição, sem uma solução alternativa, violaria o direito fundamental à liberdade religiosa e o exercício do culto, protegidos pela Constituição e pela Lei da Liberdade Religiosa.

A Motes & Ideias, Lda. conclui manifestando a sua oposição à solução proposta, defendendo que esta é desnecessária e desproporcional, e solicita a reavaliação do projeto, de forma a considerar alternativas que preservem o edifício e respeitem os direitos económicos, sociais e constitucionais envolvidos.

A **Orlادouro Unipessoal, Lda.** apresenta uma reclamação formal relativamente à falta de condições de acessibilidade à casa pertencente à sociedade, localizada na Rua Almirante Cândido dos Reis, n.º 9, 11 e 13, em Vila Franca de Xira. Afirma que segundo as informações dadas aos proprietários de habitações daquela zona pela entidade responsável pela obra, não fica assegurado o cumprimento das normas legais aplicáveis, nomeadamente o disposto no Decreto-Lei n.º 163/2006, que obriga as entidades públicas a garantir percursos rodoviários para acesso a viaturas automóveis próprias, de bombeiros e de emergência médica.

O gerente da Orlادouro afirma que esta situação configura uma violação dos direitos de acesso a garagem e estabelecimento comercial, criando obstáculos ao exercício da autonomia e dos direitos enquanto cidadão. Face a estas circunstâncias, solicita que sejam tomadas medidas urgentes para corrigir as deficiências detetadas, garantindo o cumprimento da legislação e assegurando a acessibilidade universal.

A **Prismavertice – Construções e Remodelações, Lda.** esclarece que os terrenos identificados no estudo como parcelas 65 e 82, situados a norte da Estação de Vila Franca de Xira, do lado rio, e descritos como pertencentes a “proprietário desconhecido”, são na verdade propriedade da empresa, como comprova o Registo Predial.

A Prismavertice chama a atenção para a previsão de construção de um silo automóvel nesses terrenos, contestando a cota de soleira indicada no estudo. Recorda que a área foi alvo de aterros e é uma zona inundável, pelo que considera que a cota prevista deve ser revista e ajustada para um mínimo entre 3,5 e 4 metros, de forma a garantir segurança e adequação ao contexto físico do local.

Outro ponto crítico apontado refere-se à circulação rodoviária no final da Avenida dos Gaibéus, acesso essencial à nova estação, do lado rio. A empresa entende que o estudo não analisou devidamente o impacto do tráfego previsto, sobretudo considerando que os veículos provenientes de norte irão preferencialmente utilizar este acesso para evitar o centro da cidade. Destaca que a confluência entre os acessos ao parque de estacionamento existente, à estação, ao pavilhão desportivo,

à zona ribeirinha e ao futuro silo auto ocorre numa via sem saída e com retorno difícil, cenário que não parece ter sido devidamente contemplado. Salienta ainda que veículos maiores, como autocarros, poderão enfrentar sérias dificuldades em manobrar e regressar.

Por fim, a Prismavertice chama a atenção para a importância estratégica da Zona Norte de Vila Franca de Xira, identificada como a única área de expansão urbana da cidade. Existe um loteamento aprovado que poderá vir a albergar mais de 2 mil residentes, e que inclui ainda uma cedência de aproximadamente 40 hectares à Câmara Municipal, destinados a um futuro parque urbano. Nesse contexto, a empresa considera inadequada a ausência de barreiras acústicas no lado rio da via férrea prevista no projeto. Defende que esta omissão poderá causar forte impacto sonoro, desvalorização urbanística e prejuízo para o desenvolvimento futuro da cidade, sendo essencial que o projeto inclua barreiras acústicas equivalentes às previstas para zonas já habitadas.

A **ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável** emite parecer favorável condicionado, considerando que o projeto só será ambientalmente e climaticamente sustentável se integrar as salvaguardas e condicionantes apresentadas pela associação.

A ZERO reconhece a importância estratégica da modernização deste troço ferroviário, dada a sua relevância para a mobilidade metropolitana e nacional, e para a descarbonização do setor dos transportes. Considera que o aumento de capacidade ferroviária será essencial para reforçar os serviços suburbanos, melhorar a competitividade dos serviços regionais e intercidades, integrar a Alta Velocidade e permitir o crescimento do transporte ferroviário de mercadorias. No entanto, devido à proximidade ao Estuário do Tejo, a intervenção exige salvaguardas ecológicas rigorosas.

A ZERO destaca que o troço se insere num dos ecossistemas húmidos mais importantes da Europa, abrangido pela ZPE e ZEC do Estuário do Tejo. Mesmo não havendo ocupação direta das áreas classificadas, os impactes indiretos — ruído, vibração, iluminação noturna, alterações na drenagem, escorrências contaminadas e efeitos cumulativos com outras infraestruturas — podem afetar a integridade ecológica. A associação exige uma avaliação ambiental robusta, com monitorização, modelação adequada e mecanismos de gestão adaptativa para assegurar que a integridade das áreas Rede Natura 2000 não seja comprometida.

Em matéria de capacidade ferroviária, a ZERO sublinha que a quadruplicação permitirá elevar as circulações de 8 para cerca de 18 comboios por hora por sentido, aumentando significativamente o potencial de transporte de passageiros. Este incremento pode retirar milhares de automóveis das estradas nas horas de ponta, se acompanhado por políticas adequadas de integração modal. Do mesmo modo, a melhoria da capacidade poderá permitir a circulação de mais comboios de mercadorias, reduzindo o tráfego de camiões e contribuindo para a descarbonização logística. Ainda assim, considera que o investimento deve ser articulado com soluções

estruturais adicionais, como o Eixo Chelas–Loures, para evitar estrangulamentos futuros.

A associação alerta para os riscos de indução de dependência automóvel caso as estações sejam concebidas com excesso de estacionamento. Defende que estas funcionem como nós intermodais eficientes, com prioridade às soluções de mobilidade sustentável: percursos pedonais e cicláveis seguros, integração com transporte coletivo e oferta de mobilidade partilhada. A qualidade do espaço público e a acessibilidade universal são apontadas como condições essenciais para que a população opte pelo transporte ferroviário.

Relativamente à resiliência climática, a ZERO salienta que o corredor do Tejo é vulnerável a fenómenos climáticos extremos, como ondas de calor, precipitações intensas e cheias rápidas. Por isso, exige que a infraestrutura seja dimensionada para cenários climáticos futuros, incluindo soluções de drenagem robustas, materiais adequados, redundância energética e planos de operação em crise. Também identifica a necessidade de mitigação eficaz do ruído e vibrações, especialmente em áreas urbanas expostas.

Por fim, a ZERO conclui que a modernização é uma oportunidade estruturante para reforçar o papel da ferrovia na descarbonização e mobilidade sustentável. No entanto, o parecer favorável fica condicionado ao cumprimento de requisitos ambientais, climáticos e operacionais rigorosos, bem como à integração estratégica com outras soluções de rede que assegurem a robustez do sistema ferroviário a longo prazo.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA
Modernização do Troço entre Alverca e Castanheira do Ribatejo
AIA 3858

Miguel Couchinho