

RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO PÚBLICO

*Relatório de Conformidade Ambiental com o Projecto de Execução*

**Modernização da Linha do Norte – Subtroço 1.3 Setil / Entroncamento  
Trecho Km 88+000/ Entroncamento**

AGÊNCIA PORTUGUESA DE AMBIENTE



Setembro de 2009

EQUIPA DE TRABALHO

Elaboração:

*Margarida Grossinho*

Secretariado

*Odete Cotovio*

## **ÍNDICE**

1. INTRODUÇÃO
2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA
4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO
5. PROVENIÊNCIA E ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS
6. SÍNTESE DOS RESULTADOS DO ACOMPANHAMENTO PÚBLICO

ANEXO I - Lista de Interessados

ANEXO II – Pareceres apresentados

RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO PÚBLICO  
"Modernização da Linha do Norte – Subtroço 1.3 Setil – Entroncamento  
Trecho Km 88+000 / Entroncamento"

### **1. Introdução**

Em cumprimento do preceituado no artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, procedeu-se à abertura de um período de Acompanhamento Público, integrado na fase de pós – avaliação do projecto "Modernização da Linha do Norte – Subtroço 1.3 Setil – Entroncamento Trecho 88+000 / Entroncamento".

### **2. Período de Consulta**

O período de Acompanhamento Público decorreu durante 10 dias úteis, de 31 de Agosto e 15 de Setembro de 2009.

### **3. Documentos Publicitados e Locais de Consulta**

A documentação completa relativa a esta fase do processo de Avaliação de Impacte Ambiental foi disponibilizada, para consulta, na Agência Portuguesa do Ambiente, na Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo e nas Câmaras Municipais da Golegã, Santarém e Torres Novas.

O Sumário Executivo esteve, também, disponível para consulta, nas Juntas de Freguesia da Azinhaga (Golegã), S. Vicente do Paul (Santarém), Brogueira e Riachos (Torres Novas).

### **4. Modalidades de Publicitação**

A publicitação da fase de pós – avaliação, incluindo o Acompanhamento Público, foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncio na CCDR Lisboa e Vale do Tejo, Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia referidas;
- Publicação de Anúncio e envio de Nota de Imprensa para o Correio da Manhã;
- Envio de Nota de Imprensa aos órgãos de comunicação social constantes no Anexo I;

- Envio de ofício circular e do Sumário Executivo aos interessados constantes no Anexo I;
- Divulgação na Internet, no *site* da Agência Portuguesa do Ambiente, do Sumário Executivo e de informação genérica acerca do processo de Acompanhamento Público.

## 5 Síntese dos resultados do acompanhamento público

No âmbito do acompanhamento público foram recebidos dois pareceres subscritos por João Vicente Saldanha Oliveira e Sousa e por António Neto de Saldanha Oliveira e Sousa.

### João Vicente Saldanha Oliveira e Sousa

Considera que as obras e os seus estudos de Avaliação de Impacte Ambiental têm uma divulgação deficiente prejudicando gravemente as partes interessadas.

Salienta a importância da consulta pública para evidenciar impactes não referidos pelos autores do EIA e para levantar questões e chamar a atenção para interesses importantes que podem ter sido menosprezados pelos interesses ambientais.

Considera que para lá dos interesses ambientais existem interesses de carácter nacional, social, económico, tradicional, individual, empresarial que têm de ser tidos em conta referindo ainda que o documento aparenta ter considerado apenas os aspectos ambientais.

Critica ainda o facto do Estado possui técnicos especializados que elaboram os projectos e os respectivos estudos enquanto que os interessados, são muitas vezes lesados e para além das deficiências de informação, são confrontados com prazos muito limitados para reclamarem e *"intimados a apresentarem contestações críticas de grande exigência técnica, em diversas áreas do conhecimento"*. Estas contestações levam tempo e exigem o recurso a especialistas contratados pagos. Salienta que *"Os outros, que já contribuem com os seus impostos para custearem os quadros do Estado, têm que recorrer a serviços técnicos privados e arcar com uma enorme despesa às suas custas para poderem defender os seus interesses contra um Estado todo poderoso."*

Em terceiro lugar salienta que o Estado é juiz em causa própria.

A apreciação do projecto compreende três questões:

- Porque não é possível readaptar o traçado actual da via-férrea?
- Porque não é apresentado um outro projecto alternativo ao traçado da linha férrea?
- Porque motivo não é o traçado apresentado como o mais favorável ambientalmente e apenas como o que mais se afasta da Reserva Natural do Paul do Boquilobo?

Considera que a linha de caminho de ferro existente serve de fronteira entre a exploração agrícola e a Reserva, existindo do lado da exploração florestal uma linha de vegetação autóctone que funciona como protecção. Existe um montado de sobro na Reserva junto à linha de caminho de ferro actual, plantado pelo avô do proprietário, que serve de área de protecção da reserva. Assim sendo questiona se se justifica mudar a linha

Critica o facto da atenção se centrar apenas nos aspectos ambientais negligenciado outros aspectos, nomeadamente, os económicos.

A construção de novas pontes irá, refere, afectar os rios Almonda e Alviela, provocando a eutrofização das águas e a afectação da vegetação ripícola e da fauna. Estes impactes não são referidos no EIA.

O Estudo não refere nenhum impacte associado à modernização da linha férrea, sendo a medida minimizadora dos principais impactes o afastamento da Reserva Natural do Paul do Boquilobo.

Se na área da Reserva os impactes são exclusivamente ambientais nas outras áreas são impactes sociais e económicos muito significativos, nomeadamente a afectação dos melhores terrenos agrícolas em Portugal (terraços sedimentares terciários e quaternários). Questiona o facto de se afectar terras de cultivo de grande qualidade para afastar a linha de um traçado que existe há mais de 100 anos.

Critica o facto de não se ter em conta o mundo rural e a diminuição da produção agrícola num país com deficit no comércio externo de produtos alimentares, bem como o parecer positivo dado pela Comissão da RAN a um projecto que afecta solos agrícolas inseridos na Reserva Agrícola Nacional.

Salienta a importância da área agrícola para alimentação das espécies existentes na Reserva.

Os impactes expectáveis do novo traçado incluem a perda de investimentos económicos realizados e a afectação de emprego directo e indirecto.

Refere ainda a desactivação de um caminho rural que permite transpor a via-férrea dando acesso à área agrícola a Nascente da mesma, salientando que a sua desactivação irá dificultar o acesso dos bombeiros em caso de sinistro (incêndio florestal, acidente na via férrea ou de trabalho agrícola).

Questiona os impactes associados à remoção do aterro para a Reserva, o seu custo económico e o local de deposição dos materiais que o constituem.

Conclui que a modernização da via-férrea não deve destruir campos agrícolas devendo salvaguardar os interesses ambientais, sociais e económicos existentes. Questionando ainda o facto dos interesses ambientais se estarem a sobrepor aos interesses agrícolas.

Em anexo apresenta um inventário botânico do campo de cultivo “Pivot Charneca 3” sito na Quinta de Mato de Miranda. Num parecer assinado pelo Prof. António Pereira Coutinho Prof. Do Departamento de Botânica da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, salienta-se a fitodiversidade relevante de espécies dos Matos e Sebes Xerofílicos da Área Mediterrenânica nomeadamente:

Estrato arbóreo: Sobreiro;

Estrato Arbustivo: aroeira, lentisco e da murta, acompanhados por fanerófitos escandentes (salsaparrilha-bastarda e hera);

Estrato sub-arbustivo: gilbardeira, blatária-maior e trovisco fêmea;

Estrato herbáceo: genciana-da-praia.

E conclui, o mesmo especialista, que a barreira vegetal possui um considerável interesse por constituir um local rico em espécies indispensáveis para a alimentação de aves passeriformes frugívoras como melros, piscos e toutinegras.

#### António Neto de Saldanha Oliveira e Sousa

Refere a sua surpresa pelo facto de se estar a preparar a execução de uma obra que interfere com determinadas áreas e populações locais sem que se tenha consultado as mesmas.

No que se refere ao realinhamento do Paul do Boquilobo refere que o dono dos terrenos afectados não foi consultado nem o rendeiro dessa área que é ele próprio. Lamenta que apesar dos estudos se estarem a desenrolar desde 2008 sem se informar o proprietário e que a consulta seja apenas de 10 dias.

Agradece à Junta de Freguesia da Azinhaga tê-lo informado da situação.

Face ao projecto tem a referir:

1. Desactivação, no interior da Reserva Natural do Paul do Boquilobo, de uma caminho rural que serve de acesso a propriedades agrícolas situadas a Nascente da actual Via-férrea.

Este caminho serve exclusivamente para a circulação de máquinas agrícolas na propriedade dividida pelo caminho-de-ferro. É também, em grande parte do ano, o único acesso a uma zona chamada “Telheiro” Ao ser cortado os bombeiros deixarão de ter acesso ao local.

Salienta que aquando da compra dessa área pela Reserva uma das condições era constituir esse caminho um direito de passagem que não pode ser eliminado.

A Reserva deve pois honrar esse compromisso exigindo a manutenção do referido viaduto pela REFER para que máquinas e veículos afectos à Quinta de Mato de Miranda possam continuar a circular.

2. No que se refere à construção da nova linha para poente da actual.

A Reserva situa-se do lado Nascente da via ferre actual. Nessa zona a Reserva encontra-se protegida por uma faixa de sobreiros centenários (plantados pelo anterior proprietário). Considera desnecessária a execução de um novo traçado. Este desvio será oneroso, vai destruir um furo de rega, as condutas de água, de electricidade de alta e média tensão, um transformador eléctrico e impedir a rega de 15 hectares de terrenos muito produtivos, irá inutilizar terrenos férteis (escassos no país para produção de alimentos que, de outra forma terão de ser importados).

Salienta que o facto da linha existir há mais de cem anos e as espécies conviverem bem com ela.

Houve o cuidado de proteger as casas da quinta do Outeiro, haja também a necessidade de proteger um bem que ninguém fabrica.

Considera que o novo traçado é um desperdício de dinheiros públicos que pode ainda ser evitado. Além de que irá apresentar duas curvas muito acentuadas o que é absurdo quando se procura aumentar a velocidade de circulação.

Finalizando, solicita que entre o km 96+000 e 98+000 se mantenha a via-férrea no traçado existente.

**Concluindo**, os pareceres apresentados por dois cidadãos, reportam-se ao traçado sensivelmente entre os km 95+000 e 98+250 (zona da Reserva do Paul do Boquilobo).

Os pareceres criticam a forma como se desenrolou o processo sem que as populações afectadas tenham sido consultadas, e finalmente a realização de uma consulta pública com uma duração de apenas 10 dias. Critica-se ainda o facto do Estado ser “juiz em causa própria” e de ser necessário pagar a especialistas para poder defender os interesses afectados.

As questões colocadas prendem-se com a execução de um novo traçado da via-férrea a poente do actual que irá afectar terrenos agrícolas de grande qualidade, incluídos na Reserva Agrícola Nacional. Será igualmente posto em causa o regadio de 15 hectares de terras produtivas pela afectação de um furo e do sistema de rega a ele associado.

Considera-se que se tiveram apenas em conta os aspectos ambientais negligenciado os impactes muito significativos ao nível económico e social como a perda de investimentos



económicos a afectação de postos de trabalho directos e indirectos, de terrenos muito produtivos levando à diminuição da produção agrícola num país deficitário na produção de alimentos.

Considera-se que a linha de caminho de ferro actual tem a margem-lateral uma faixa de sobreiros constituindo uma barreira vegetal com um coberto florístico muito interessante e com especial interesse para a alimentação de diversas aves, como se depreende do parecer anexo ao documento apresentado por João Vicente de Saldanha Oliveira e Sousa, da autoria do Prof. António Pereira Coutinho (Professor do Departamento de Botânica da Universidade de Coimbra).

A realização de novas pontes sobre os rios Alviela e Almonda irá provocar a eutrofização das águas, a afectação da vegetação ripícola e da fauna.

Questiona-se ainda os custos associados à remoção do aterro existente.

Os dois pareceres expressam a opinião de que face aos impactes sociais, económicos e ambientais referidos deverá ser mantido o traçado actual da via-férrea que, existindo há mais de cem anos, está ambientalmente consolidado (protecção da faixa de sobreiros, adaptação da fauna).

Um outro aspecto diz respeito a um caminho rural existente que serve as propriedades rurais existentes a nascente da via-férrea, nomeadamente a zona do “Telheiro”, de que constitui praticamente o único acesso disponível todo o ano. Quando a Reserva do Paul do Boquilobo adquiriu o terreno onde se situa o caminho, de acordo com o parecer recebido, assumiu o compromisso de manter o direito de passagem.

Solicita-se assim que seja mantido o viaduto que actualmente permite transpor a linha de caminho de ferro, permitindo que as máquinas e veículos afectos à Quinta de Mato de Miranda possam aceder aos campos situados a nascente, bem como veículos de emergência em caso de sinistro: incêndio florestal, acidente na via-férrea ou de trabalho agrícola).

Relatório do Acompanhamento Público  
**Modernização da Linha do Norte – Subtroço 1.3 Setil – Entroncamento**  
**Trecho km 88+000 / Entroncamento**

*Margarida Grossinho*

Margarida Grossinho

**ANEXO I**

**Lista de Entidades**  
**- Modernização da Linha do Norte – Subtroço 1. 3 Setil/Entroncamento**  
**- Trecho km 88+000 / Entroncamento -**

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Associação Nacional da de Conservação da Natureza - QUERCUS	Bairro do Calhau	1500-045 LISBOA
Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente - CPADA	Rua Bernardo Lima, 35 – 2.º F	1150-075 LISBOA
Centro de Estudos da Avifauna Ibérica - CEAI	Rua do Raimundo, 119 Apartado 535	7002-506 ÉVORA
Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA	Travessa Moinho de Vento, 17-c/v Dtº	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

**ANEXO II**

E-023318/09

16 SET. 2009

João Vicente de Saldanha Oliveira e Sousa  
Rua da Misericórdia n.º 26  
2150-021 Azinhaga

APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
<input type="checkbox"/> DDG	<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGLP	<input type="checkbox"/> SDGIM
ASSESSORIA:			
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DPEMR	<input type="checkbox"/> GERA	
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC	
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LRA	<input type="checkbox"/> GDAI	
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DGRIFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA	
<input type="checkbox"/> OUTROS			

A  
Agência Portuguesa do Ambiente

Amadora

Assunto:

Acompanhamento Público do projecto  
«Modernização da Linha do Norte – Subtroço 1.3 Setil/Entroncamento  
Trecho Km 88+000 / Entroncamento – PA320».

João Vicente de Saldanha Oliveira e Sousa, Engenheiro Agrónomo, portador do BI 2058664, Lisboa, Vitalício, com o NIF 101 305 184 Golegã, residente na Rua da Misericórdia n.º26 2150-021 Azinhaga, após conhecimento da consulta pública efectuada e afixada pela Junta da Freguesia de Azinhaga pelo vosso OF.Circ.520/09/GAIA vem, como parte interessada, responder á vossa consulta integrando a resposta que considera oportuna.

Subscrevo-me atenciosamente,



Azinhaga, 15 de Setembro 2009

*[Faint handwritten notes and stamps at the bottom left of the page]*

## **Exposição sobre o Acompanhamento Público do Projecto de Modernização da Linha do Norte – Subtroço 1.3 Setil / Entroncamento – Trecho Km 88 + 000 / Entroncamento – PA320**

Em primeiro lugar três críticas em tese a todos estes processos:

Existe uma falha grave de comunicação da intenção de implementar estas obras e os seus estudos, nomeadamente os de Análise de Impacte Ambiental. Têm uma deficiente divulgação, prejudicando, gravemente, as Partes Interessadas e o Público em Geral. Parece haver uma intenção declarada de dar uma certa legalidade ao processo, abrindo este a Consulta Pública, mas, ao mesmo tempo, parece querer esconder-se a intenção e, assim, a cobro de uma legalidade camuflada, pretender-se que os prazos decorram e os interessados não se apercebam dos ditos processos em curso. Deste modo, impossibilitam-se as críticas e a participação das Partes Interessadas e, assim, o processo seguiria em frente sem qualquer contestação nos prazos determinados.

Não é, pois, de admirar, que apenas um parecer tenha surgido durante a Consulta Pública. Os factos comprovam os nossos argumentos.

Por outro lado, convém referir a importância da Consulta Pública, que o legislador teve a clara intenção de calar e reduzir a sua importância. A participação das Partes Interessadas pode ser muito importante na denúncia de Impactes Ambientais não referidos pelos autores dos EIA. Pode, igualmente, ser muito importante no levantar de questões e no chamar da atenção para interesses relevantes que poderão ser menosprezados pelos interesses ambientais.

Em nossa opinião, os interesses ambientais não podem, de forma alguma, ser um dogma, a que todos os outros interesses se subjuguem. Os interesses Ambientais são muito relevantes, mas, também, existem interesses Nacionais, Sociais, Tradicionais, Económicos, Individuais, Empresariais, etc, que não podem ser olvidados.

Neste documento, ficamos com a ideia de que apenas a vertente Ambiental foi considerada.

Outra crítica a estes processos, prende-se com o facto do Estado possuir equipas técnicas, especializadas nestes assuntos e pagas com os impostos de todos nós. Estes, a mando das respectivas tutelas, elaboram os projectos que pretendem implementar e os estudos complementares inerentes a todo o processo. Os Privados, na maior parte das vezes lesados por estes projectos, para além de serem mal informados das intenções, por deficiente ou inexistente comunicação às Partes Interessadas, são confrontados com prazos extremamente limitados, e intimados a apresentarem contestações críticas de grande exigência técnica, em diversas áreas do conhecimento.

Estes estudos levam tempo a serem elaborados e exigem, como se já referiu, grande capacidade técnica, na maior parte das vezes inacessível às Partes Interessadas, que, deste modo, terão que recorrer a especialistas contratados, com todas as despesas inerentes. Há, aqui, uma clara desigualdade de armas. Uns têm todos os meios e são pagos para desempenharem a sua profissão. Os outros, que já contribuem com os seus impostos para custearem os quadros do Estado, têm que recorrer a serviços técnicos privados e arcar com uma enorme despesa às suas custas para poderem defender os seus interesses contra um Estado todo poderoso.

Que Garantias tem um Proprietário ou um Investidor para se poder defender de um qualquer processo de EIA sobre as suas propriedades e/ou investimento?

No caso em concreto, como pode, por exemplo, o Proprietário, consultar um especialista em Vias de Comunicação (neste caso em vias férreas) para saber se as opções adoptadas são as mais correctas?

Como podemos atestar que este traçado é o ideal? E se existirem outros interesses em desviar a linha?

Qual seria o custo de tal consultoria?

A terceira crítica vai para o facto importante a ter em atenção de que o Estado é Juiz em Causa Própria, independentemente da Instituição e da sua Tutela.

Passemos a algumas questões e a alguns reparos:

Porque é que o actual traçado da linha férrea não pode ser readaptado?

Porque razão não é apresentado ou referido um qualquer projecto alternativo a este traçado da linha férrea?

Porque não afirma o relatório que este traçado é ambientalmente mais correcto, apenas refere que se tentou afastar o traçado da linha férrea da RNPB?

Em nossa opinião, a actual linha férrea define já uma fronteira entre a exploração agrícola e a RNPB. A própria linha férrea, do lado da exploração florestal, tem uma linha de vegetação autóctone que funciona como cortina protectora. Por outro lado, a faixa da RNPB que fica encostada à via férrea é constituída por um montado de sobro que é, actualmente, uma óptima área de protecção da reserva. Refira-se, ainda, que esse montado de sobro foi instalado pelo avô do actual proprietário, quando ainda era detentor dessa propriedade, antes da sua família ceder essa área para a RNPB. Existindo esta excelente barreira será que existe uma necessidade, premente, de desviar a linha para criar uma nova área de protecção?

Será conveniente lembrar que as precauções ambientais a ter presente em documentos deste teor não se deverão resumir, exclusivamente, à protecção das Reservas Naturais, neste caso a RNPB. Mas neste relatório é o que acontece. Parece existir uma subserviência total a essa Reserva e nada mais conta.

É notória a atenção prestada, neste estudo, à temática do ambiente e à defesa da área protegida. Em contraponto, as outras áreas, incluindo as económicas, não merecem qualquer atenção ou preocupação por parte dos autores deste processo.

Porque é a REFER E. P. tão acrítica a tudo isto?

A Construção de Novas Pontes irá ter impactes ambientais nos rios Alviela e Almonda. Irão provocar eutrofização das águas, a vegetação ripícola e toda a fauna será afectada com essas obras e sua localização. Contudo, aqui nada se refere quanto a estes aspectos. Porque não o fazem?

Aliás, não é referido qualquer Impacte Ambiental associado às obras de modernização da linha férrea!

O estudo refere que existiu a preocupação em afastar o traçado o mais possível da Área da Reserva Natural do Paúl do Boquilobo (RNPB), constituindo uma medida minimizadora dos potenciais impactes ambientais decorrentes da intervenção nesta zona.

Pergunta-se, então, esses eventuais impactes ambientais não vão igualmente afectar todas as outras áreas onde se pretende implementar o projecto?

Mas, se na área da RNPB os eventuais impactes são exclusivamente ambientais, nas outras áreas não serão de ter em conta, além deles, também impactes sociais e económicos de elevada monta?

Que medidas minimizadoras são consignadas para todos esses impactes?

Esquecem-se, também, que estamos a falar de alguns dos melhores terrenos agrícolas de Portugal, situados nos terraços sedimentares terciários e quaternários do Tejo.



Destroem-se, desta maneira, excelentes terras de cultivo, apenas para afastar uma linha dum traçado já existente há mais de uma centena de anos? Será que em Portugal não se dá, actualmente, qualquer importância ao mundo rural e às áreas que nos alimentam?

Estranhámos, também, o parecer positivo da RAN, entidade que deveria ter como finalidade a defesa da agricultura e do mundo rural. Porque se excluiu a RAN de uma atitude defensora destas áreas agrícolas afectadas pela alteração do traçado da linha férrea?

Será que a Redução da Produção de uma Exploração Agrícola não é um impacto altamente significativo num País com um deficit crónico no Comércio Externo de produtos alimentares?

Não será importante, para além de ter em conta estes solos, pensar, também, nas pessoas que lá trabalham, e em quem lá investiu em sistemas de rega e outros?

Para além dos investimentos económicos realizados nas áreas agrícolas que serão desactivadas já pensaram nos Trabalhadores (emprego directo e indirecto) que serão afectados pela alteração deste traçado?

Ao destruírem a área agrícola próxima da RNPB não se lembraram que esta área também serve de base de alimentação às espécies que se albergam ou abrigam na RNPB?

E que dizer da ideia de desactivar um caminho rural que serve de acesso a áreas agrícolas a Nascente da projectada Via Férrea? Será que tomaram em conta que o encerramento do viaduto também irá dificultar o acesso dos Bombeiros em caso de resposta a uma qualquer situação de emergência (incêndio florestal, eventual acidente na linha férrea, ou acidente resultante do trabalho agrícola)?

E a remoção do aterro da actual linha não provocará nenhuma interferência na RNPB?

E, já agora, para onde irão ser transferidos esses aterros? E em quanto importará a sua remoção?

Em minha opinião, o planeamento e o ordenamento do território devem obedecer a critérios mais objectivos, e a importância dada a cada área deve ser igual, embora com metas diversas. Ficamos com a ideia que os Interesses Ambientais se querem sobrepor aos Interesses Agrícolas? Com que fundamento?

E a propósito em quanto importa a alteração do traçado?

Não se atribui qualquer importância aos Custos das obras, não essenciais, custeadas pelos impostos dos sobrecarregados portugueses, ainda por cima em tempo de crise.

Como conclusão penso que a modernização da linha férrea não deve destruir os campos agrícolas de primeira qualidade existentes na área, devendo, sim, salvaguardar todos os interesses ambientais sociais e económicos existentes na área de intervenção, o que, na concepção deste projecto de forma alguma se verifica.

Coimbra, 14 de Setembro de 2009

Manuel José Gaspar de Oliveira Martins

Licenciado em Geografia – Ordenamento do Território e Desenvolvimento

e

Pós-Graduado em Recursos Florestais, Ambiente e Desenvolvimento Sustentável  
Pela Universidade de Coimbra



FCUC DEPARTAMENTO DE BOTÂNICA  
Jardim Botânico  
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA  
UNIVERSIDADE DE COIMBRA  
Calçada Marlim de Freitas 3001-455 Coimbra, Portugal  
Tel.: +351 239 855 210 Fax: +351 239 855 211  
www.uc.pt/botanica departamento@bot.uc.pt

## Inventário Botânico do Campo de Cultivo "Pivot Charneca 3", sito na Quinta de Mato de Miranda (Azinhaga do Ribatejo – Golegã)

### Angiospermae

### Magnoliopsida

#### Anacardiaceae

*Pistacia lentiscus* L. (Lentisco, Aroeira)

#### Araliaceae

*Hedera maderensis* K. Koch ex A. Rutherf. (hera, hera-dos-muros)

#### Asteraceae

*Chamaemelum fuscatum* (Brot.) Vasc. (margaça-fusca)

*Galactites tomentosa* Moench (cardo)

*Scolymus hispanicus* L. (cardo-de-ouro)

#### Campanulaceae

*Jasione montana* L. subsp. *montana* (botão-azul)

#### Caprifoliaceae

*Lonicera periclymenum* L. subsp. *periclymenum* (madressilva-das-boticas)

#### Cistaceae

*Cistus crispus* L. (roselha)

*Cistus salvifolius* L. (roselha, sargaço)



FCTUC DEPARTAMENTO DE BOTÂNICA

Instituto Botânico

FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Calçada Marfim de Freitas 3001-456 Coimbra, Portugal

Tel: +351 239 855 210 Fax: +351 239 855 211

www.ucp.pt/botanica departamento@bot.ucp.pt

#### Fabaceae

*Cytisus scoparius* (L.) Link (giesteira-das-vassouras)

*Genista triacanthos* Brot. (tojo-molar, ranha-lobo)

*Ulex europaeus* L. (tojo-arnal)

#### Euphorbiaceae

*Euphorbia characias* L. (trovisco-macho, maleiteira-maio)

#### Fagaceae

*Quercus suber* L. (sobreiro)

#### Gentianaceae

*Centaureum maritimum* (L.) Fritsch (genciana-da-praia)

#### Guttiferae

*Hypericum perforatum* L. subsp. *angustifolium* (DC.) A. Fröhl. (hipericão, milfurada)

#### Lamiaceae

*Salvia sclareaoides* Brot. (salva-do-sul)

*Stachys germanica* L. subsp. *cordigera* Briq.

#### Myrtaceae

*Myrtus communis* L. (murta, mirto)

#### Oleaceae

*Phillyrea angustifolia* L. (lentisco-bastardo, landisco)

*Olea europaea* L. (oliveira)

#### Portulacaceae

*Portulaca oleracea* L. (beldroega)

Rhamnaceae

*Rhamnus alaternus* L. (sanguinho-des-sebes)

Rosaceae

*Rosa sempervirens* L. (roseira-brava)

Rubiaceae

*Rubia peregrina* L. (granza-brava, raspa-língua, pegamaço)

Scrophulariaceae

*Verbascum virgatum* Stokes (blatária-maior)

Thymelaeaceae

*Daphne genkwa* L. (trovisco-fêmea)

**Liliopsida**

Liliaceae

*Ruscus aculeatus* L. (gilbardeira, erva-dos-vasculhos)

*Smilax aspera* L. (salsaparrilha, alegre-campo)

Poaceae

*Avena sativa* L. (aveia)

*Briza maxima* L. (bole-bole-maior)

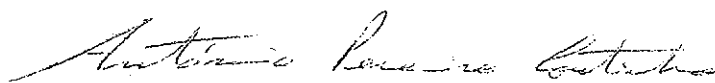
*Dactylis glomerata* L. subsp. *lusitanica* Stebbins & Zohary (panasco)

*Zea mays* L. (milho)

## Comentários

Embora a área de cultivo de milho e de aveia, não presente, como seria de esperar, uma fitodiversidade digna de nota, o mesmo não se pode dizer da barreira vegetal que separa, a Oeste, o referido campo, da via férrea. Com efeito, tal zona apresenta uma relevante fitodiversidade, integrando um número considerável de espécies características dos Matos e Sebes Xerofílicos da Área Mediterrânica, como é o caso, no estrato arbóreo, do sobreiro (*Quercus suber*); no estrato arbustivo, da aroeira (*Pistacia lentiscus*), do lentisco (*Phyllirea angustifolia*), e da murta (*Myrtus communis*) [acompanhados por fanerófitos escandentes (lianas) como a salsaparrilha-bastarda (*Smilax aspera*) e a hera (*Hedera maderensis*)]; no estrato sub-arbustivo, da gilbardeira (*Ruscus aculeatus*), da blatária-maior (*Verbascum virgatum*) e do trovisco-fêmea (*Daphne gnidium*); e, no estrato herbáceo, da genciana-da-praia (*Centaureum maritimum*). É, aliás, de salientar, que este último taxon não se encontra, com frequência, em áreas afastadas do litoral. Sou, portanto, de opinião, que a respectiva barreira vegetal possui um considerável interesse do ponto de vista da conservação, tanto pela sua fitodiversidade como por constituir um local rico em espécies relevantes na alimentação de diversas aves Passeriformes frugívoras, como, por exemplo, os melros (*Turdus merula*), piscos (*Erythacus rubecula*) e toutinegras (*Sylvia* sp.).

Coimbra, 10 de Setembro de 2009



(António Pereira Coutinho – Professor Auxiliar com Nomeação Definitiva do Departamento de Botânica da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Vice-Presidente da Comissão Científica do Departamento de Botânica, Vogal do Conselho Científico da FCTUC, Coordenador da Equipa Portuguesa do “Atlas Florae Europaeae”)

APA - Agência Portuguesa do Ambiente		
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DPEMA	<input type="checkbox"/> DPEAA
<input type="checkbox"/> DACAM	<input type="checkbox"/> OPCA	<input type="checkbox"/> GPC
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LUGA	<input type="checkbox"/> GDAI
<input type="checkbox"/> DGGH	<input type="checkbox"/> DGGHPI	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA
<input type="checkbox"/> OUTROS		

**António Neto de Saldanha Oliveira e Sousa**

Rua da Misericórdia, 26  
2150-021 Azinhaga

Azinhaga, 15 de Setembro de 2009

À  
Agência Portuguesa do Ambiente

Rua da Murgueira, 9/9 A  
Zambujal - Amadora

**Assunto: Acompanhamento Público do projecto  
"Modernização da Linha Norte – Subtroço 1.3 Setil/Entroncamento  
-Trecho km 88+000 / Entroncamento – PA320".**

António Neto de Saldanha Oliveira e Sousa, portador do Bilhete de Identidade nº 6797826 de 12/10/2000, emitido pelo arquivo de Santarém, Número de Identificação Fiscal 184999235, vem por este meio e no âmbito do processo de Acompanhamento Público do projecto acima referido, apresentar dados factuais muito relevantes sobre impactos negativos causados pelo projecto.

Ao ser informado, pelo Senhor Presidente da Junta de Freguesia da Azinhaga, da pretensão de implementação do referido projecto fiquei incrédulo: - afinal deu-se início às diligências consideradas necessárias para a realização de uma obra, obra essa que necessariamente interfere com a ocupação de determinadas áreas, com a vida das gentes locais, sem que os interessados tenham sido consultados.

Refiro-me, concretamente, à parte da obra desde o km 95+000 até ao km 98+250 – Realinhamento do Paúl do Bouquilobo.

O proprietário dos terrenos em causa nunca foi consultado e eu, que desde 1993 sou rendeiro da área em causa, também não.

18/9  
22/09/2009

1

Quero, desde já, agradecer à Junta de Freguesia da Azinhaga, que embora tenha recebido o documento – “Modernização da Linha da Norte” já decorrido o prazo de acompanhamento público, prontamente me informou.

Estranho, também, nos resultados de consulta pública, somente a Câmara de Santarém ter respondido.

Não posso deixar de lamentar que, ao ler os documentos que nos foram remetidos, se possa verificar que haja acções que se desenvolvem (RECAPE) desde 2008, com decisão em 29/09/2008 e os mesmos documentos que constituem o veículo de informação à população local, nos cheguem às mãos já no decurso do período de consulta pública (um ano depois). Lamento, também, decorrido tanto tempo sem informar o proprietário, o período de consulta pública ser apenas de 10 dias úteis.

Em relação aos dados factuais que se me oferecem pronunciar acerca da pretensão da implementação do projecto acima referido, tenho a considerar :

- a) a desactivação, no interior da área da Reserva Natural do Paúl da Bouquilobo, de um caminho rural que serve de acesso a áreas agrícolas situadas a Nascente da actual via férrea .

Esta situação parece-me extremamente perigosa ; este caminho, que conheço desde sempre (há mais de 44 anos), é de facto pouco transitado.

Serve exclusivamente para a circulação de máquinas agrícolas que trabalham na exploração que, em tempos, a linha de caminho de ferro “cortou” ao meio. Parece ter sido, na altura da construção da linha de caminho de ferro, uma acção para minimizar o prejuízo causado pelo facto de se dividir uma propriedade ao meio.

Acontece que, este caminho dá acesso a uma zona chamada “Telheiro” pertencente à Reserva Nacional da Paúl da Bouquilobo. É, em grande parte do ano, o único acesso ao “Telheiro”.

Ao cortarem ou eliminarem este acesso ao "Telheiro" e em caso de incêndio, o que aconteceu num passado muito recente, os bombeiros deixarão de ter acesso ao local.

Acontece, também, que quando a Reserva Natural do Paúl do Bouquilobo adquiriu o terreno onde está implantado o referido caminho, uma das condições de venda foi que seria lavrado em escritura pública que esse caminho constituía um direito de passagem, e portanto, jamais poderia ser eliminado.

A Reserva Natural do Paúl do Bouquilobo, para honrar o seu compromisso deverá realizar essa escritura pública e exigir à REFER, E.P. que mantenha o viaduto para que as máquinas agrícolas e veículos da Quinta de Mato de Miranda possam nele transitar.

- b) secção de construção da nova linha , sensivelmente desde o km 92+000 até ao km 97+000.

Na página 10 do RECAPE executado pela empresa COBA, pode-se ler :

"Após o realinhamento da estação de Mato de Miranda, a partir do km 94+300, o novo alinhamento é outra vez paralelo ao existente, prolongando-se esta secção paralela até cerca do km 95+900. Neste trecho, entre o km 95+340 e o km 96+090, o novo alinhamento interfere com o limite da área afectada à Reserva Natural do Paúl do Bouquilobo, como já sucede actualmente. Contudo, a necessidade de garantir o nível pretendido para a protecção contra as cheias do Tejo, bem como a velocidade de projecto do traçado, impediu que nesta extensão o novo alinhamento se afastasse do local.

A esta secção paralela segue-se o terceiro e último realinhamento que se desenvolve também, na zona do Paúl do Bouquilobo. Há a referir que, nesta zona, no realinhamento projectado, houve a preocupação de afastar o traçado, o mais possível, da área da Reserva Natural do Paúl do Bouquilobo (RNPB), o que constitui uma medida minimizadora da significância dos potenciais impactes negativos decorrentes da intervenção nesta zona. "



Todo este lamentável estrago e desperdício de dinheiros públicos está ainda a tempo de ser evitado por Vossas Excelências.

Parece-me, também, que o novo traçado projectado irá possuir duas curvas bastante mais acentuadas que as que possui o actual traçado, o que não deixa de ser absurdo quando se pretende aumentar a velocidade de circulação da ferrovia.

Face ao exposto, solicito veemente que, na parte do troço km 96+000 até km 98+000 seja reconstruída a ferrovia do mesmo modo que até esta zona, ou seja, pelo traçado existente.

Muito grato pela atenção dispensada por Vossas Excelências a este assunto,

*Agostinho Neto do Salvador Oliveira e Sousa*  
.....  
Engenheiro Agrónomo