

**Proposta de Decisão sobre a Conformidade Ambiental do Projeto de Execução
(Anexo ao TUA)**

Designação do projeto	Linha Vermelha Entre São Sebastião e Alcântara - Empreitada de Conceção e Construção do Prolongamento da Linha	
Tipologia do projeto	Alínea h) do n.º 10, do Anexo II do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação	
Enquadramento no regime jurídico de AIA	Artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea i) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual	
Localização (freguesia e concelho)	Concelho de Lisboa, nas freguesias de Avenidas Novas, Campolide, Santo António, Campo de Ourique, Estrela e Alcântara	
Identificação das áreas sensíveis	ZEP do Conjunto do Palácio das Necessidades; ZEP conjunta do Museu Nacional de Arte Antiga / Igreja de São Francisco de Paula / Edifício do extinto Convento das Trinas do Mocambo / Chafariz da Esperança (no limite desta ZEP); ZEP conjunta da Mãe de Água e Aqueduto das Águas Livres (troço das Amoreiras), da Fábrica das Sedas e do edifício na Travessa da Fábrica das Sedas (no limite da ZEP); ZEP da Cadeia Penitenciária de Lisboa	
Proponente	Metropolitano de Lisboa, E.P.E.	
Entidade licenciadora	Ministério das Infraestruturas e Habitação	
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.	
DIA correspondente	Data: 26 de agosto de 2022	Entidade emitente: Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

Síntese do procedimento

O presente procedimento teve início a 18 de outubro de 2024, data em que foram submetidos pelo proponente os elementos necessários à instrução do mesmo, e decorreu de acordo com a tramitação prevista no regime jurídico de avaliação de impacte ambiental (AIA).

A Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. na sua qualidade de Autoridade de AIA, nomeou a respetiva Comissão de Avaliação (CA) constituída por representantes da própria APA, do Património Cultural, I.P. (PC), da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, I.P. (CCDR LVT), do Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P. (LNEG), da Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo (ARS LVT), da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP) e do Instituto Superior de Agronomia/Centro de Ecologia Aplicada "Prof. Baeta Neves" (ISA/CEABN). Contudo, a ARS LVT não nomeou representante.

Foi promovido um período de Consulta pública, que decorreu entre 30 de outubro a 5 de dezembro de 2024, tendo sido recebidos 23 pareceres, com a seguinte proveniência: Junta de Freguesia de Alcântara; ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável; Fundo de Investimento Imobiliário Fechado Amoreiras (FIIFA); Movimento de Cidadãos "Salvar o Jardim da Parada"; 19 cidadãos, a título individual. Estas

exposições constam do Relatório da Consulta Pública.

Síntese dos principais resultados da Consulta Pública e sua consideração na decisão

A Junta de Freguesia de Alcântara, embora reconheça da importância do projeto de expansão da rede de metro, considera que o mesmo irá agravar problemas preexistentes designadamente, o aumento da procura por estacionamento nas imediações da estação, aumento dos níveis de poluição e ruído em zonas residenciais próximas, e aumento do risco para peões e ciclistas resultante da maior circulação de veículos em vias estreitas. Propõe assim alguns ajustes ao projeto.

Sublinha a importância da harmonia do projeto com as dinâmicas locais e reitera a sua discordância com as conclusões do atual estudo de tráfego rodoviário, apelando à reformulação do RECAPE para garantir um desenvolvimento urbano equilibrado e inclusivo.

A ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável informa ter identificado falhas significativas que comprometem a eficácia do projeto e sua contribuição para a mobilidade sustentável na Área Metropolitana de Lisboa.

Adicionalmente, o projeto apresenta deficiências no tratamento dos impactes ambientais e patrimoniais, particularmente no que respeita à preservação de áreas classificadas e ecologicamente sensíveis. As soluções propostas de mitigação são insuficientes e carecem de detalhe, colocando em risco a integridade dos elementos naturais e culturais afetados. A ZERO considera que o projeto deve ser revisto de forma a assegurar a sua plena conformidade com o Plano Diretor Municipal (PDM) de Lisboa e com os objetivos do Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMMUS).

O Movimento de Cidadãos “Salvar o Jardim da Parada” reitera a sua contestação à proposta de localização da estação Campo de Ourique no jardim Teófilo Braga (jardim da Parada), pelos impactes irreversíveis expectáveis neste espaço de lazer. Reforça ainda que o projeto desvaloriza o impacto não só no jardim da Parada, mas também na Tapada das Necessidades e no Baluarte do Livramento, descurando também uma correta estratégia de interligação nodular a outros transportes públicos.

Lamenta a ausência de debate público prévio por parte do Metropolitano de Lisboa com os municípios, no que se refere à análise de alternativas e à informação de outros estudos prévios realizados para a localização da Estação de Metro de Campo de Ourique.

Dos cidadãos que se pronunciaram a título individual, apenas 3 manifestaram uma posição favorável ao projeto, considerando-o fundamental para a melhoria da mobilidade na cidade de Lisboa. No entanto, consideram necessária a salvaguarda de algumas medidas.

Os restantes cidadãos reforçam uma forte contestação ao traçado proposto, desde logo por não estar alinhado com o PDM de Lisboa ou com o Plano de Urbanização de Alcântara. Também a localização das estações, em particular Amoreiras/ Campolide, bem como a ausência de uma interface do Metro, com as linhas de Sintra, margem Sul e Azambuja, e rede de autocarros, é objeto de críticas.

A destruição do património histórico de edifícios classificados como sejam o Baluarte do Livramento, o Palácio das Necessidades, o Miradouro das Necessidades e Fonte Monumental, o Jardim Olavo Bilac com o seu lago e obelisco e a destruição de património privado de prédios habitacionais com características arquitetónicas de grande valor histórico, a par do atravessamento em subterrâneo da Tapada das Necessidades, são outros aspetos que causam grande contestação.

São, ainda, detalhados alguns aspetos relativos à integração do projeto na malha urbana, destacando-se a preocupação expressa pelos cidadãos residentes no edifício sito na Rua de Alcântara nº 18, pelo facto de o referido edifício, decorrente de uma alteração de projeto, estar identificado como “Acesso 3” da futura estação de Alcântara, considerando que não se encontram contempladas as necessárias medidas de

minimização.

O Fundo de Investimento Imobiliário Fechado Amoreiras (FIIFA), titular do Alvará de Licenciamento de Operação de Loteamento n.º 02/2016 (“Alvará de Loteamento”), constata que o projeto conflitua com o loteamento vigente, pela instalação do estaleiro na Estação Campolide/Amoreiras, pelo desvio de trânsito que passa no limite do loteamento em vigor e pela localização da saída pedonal na Av. Eng. Duarte Pacheco (junto ao hotel D. Pedro).

Analizadas as exposições apresentadas em sede de consulta pública, constata-se que as mesmas vão ao encontro das questões identificadas pela Comissão de Avaliação, nomeadamente ao nível da afetação e destruição do património histórico de edifícios classificados e dos conflitos com a malha urbana existente e prevista.

Foi também solicitada a pronúncia a um conjunto de entidades externas à Comissão de Avaliação, nomeadamente à Câmara Municipal de Lisboa (CML), à Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC), ao Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P. (IMT), à Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) e ao Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P. (ICNF). Foram identificados um conjunto de medidas às quais o projeto deve, ainda, dar cumprimento. Estas pronúncias encontram-se anexas ao parecer final da Comissão de Avaliação.

A Comissão de Avaliação procedeu então à apreciação da conformidade ambiental do projeto de execução, com base na informação disponibilizada no RECAPE e tendo em conta os resultados das consultas efetuadas.

A autoridade de AIA, com base no parecer emitido pela Comissão de Avaliação e no Relatório da Consulta Pública, elaborou a presente proposta de decisão.

Principais fundamentos da decisão

O projeto de execução em análise reporta-se à “Linha Vermelha entre São Sebastião e Alcântara” do Metropolitano de Lisboa, cujo estudo prévio foi sujeito a procedimento de AIA, tendo, nessa sede, sido emitida, a 26 de agosto de 2022, Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada.

Importa salientar que a intervenção decorre em meio urbano consolidado e densamente ocupado, atravessando áreas sensíveis, designadamente as Zonas Especiais de Proteção (ZEP) do Conjunto do Palácio das Necessidades; do Museu Nacional de Arte Antiga / Igreja de São Francisco de Paula / Edifício do extinto Convento das Trinas do Mocambo / Chafariz da Esperança (no limite desta ZEP); da Mãe de Água e Aqueduto das Águas Livres (troço das Amoreiras), da Fábrica das Sedas e do edifício na Travessa da Fábrica das Sedas (no limite da ZEP) e da Cadeia Penitenciária de Lisboa. O traçado implanta-se também na zona de transição túnel/encontro nascente do viaduto no alinhamento do Baluarte do Livramento, afetando igualmente o antigo Palácio Fiúza, ambos imóveis de interesse municipal, de acordo com o PDM de Lisboa.

Neste sentido, a DIA emitida sobre o estudo prévio destacava, como aspetos críticos para o desenvolvimento do projeto de execução, a necessidade de minimização da afetação do património cultural e a necessidade de garantir a devida articulação e compatibilidade do projeto com o território e com as vias rodoviárias e ferroviárias existentes e previstas.

Ora, da análise ao projeto de execução agora apresentado, verifica-se que, face ao previsto no estudo prévio, foram introduzidas várias modificações, decorrentes quer da evolução da pormenorização do projeto, quer das condicionantes associadas ao desenvolvimento em meio urbano consolidado,

designadamente pela presença de caves no edificado, de parques de estacionamento subterrâneos, de edificado classificado, de arvoredos protegidos no Jardim Teófilo Braga, dos depósitos da EPAL e de um ramal do Aqueduto das Águas Livres, do Túnel do Marquês, do túnel ferroviário de Campolide e de zonas de passagem de aquedutos.

No entanto, verifica-se que o projeto de execução não garantiu nem a adequada minimização dos impactos ao nível do património cultural, nem assegurou a necessária articulação com as entidades responsáveis pela gestão do território afetado e pelas infraestruturas existentes, designadamente, a Câmara Municipal de Lisboa, o Instituto da Mobilidade e Transportes e a Infraestruturas de Portugal, I.P., tal como se constata dos pareceres emitidos por estas entidades em sede do presente procedimento.

No que concerne ao Património Cultural, da apreciação global do projeto de execução e do RECAPE, não é possível verificar a integral conformidade do referido projeto com a DIA, destacando-se como situações mais críticas:

- a. Aqueduto das Águas Livres (MN) - as interferências 102 e 266 não se encontram levantadas ou caracterizadas.
- b. Palácio das Necessidades (IIP) – não foi apresentado o levantamento do estado de conservação interior e exterior do Palácio, salientando-se que o traçado da linha se sobrepõe com o mesmo.
- c. Baluarte do Livramento:
 - i. O túnel afeta inegavelmente o paramento da muralha noroeste do Baluarte, como aliás seria expectável dada a sua dimensão no prolongamento da muralha até à guarita, onde a plataforma frontal se situa a cota bastante inferior e tem adossada uma construção, assim como na muralha sudeste;
 - ii. O Plano de Estaleiro não permite a salvaguarda de todas as estruturas preservadas do Baluarte do Livramento, carecendo de revisão e de ser acompanhado por um plano de demolições das restantes construções;
 - iii. Deveria ter sido apresentado um programa funcional de requalificação dos espaços e integração paisagística, bem como a clarificação da estratégia de minimização das áreas a demolir, nomeadamente no que se refere à salvaguarda dos paramentos das muralhas existentes, assim como de todas as remanescências do Baluarte. Deveria ainda ter sido apresentado um projeto de arquitetura específico;
 - iv. Deveria ter sido clarificada a proposta de ligação pedonal entre a Rua da Costa/Travessa do Livramento e a Calçada do Livramento, a partir do nº 23 desta via, através de projeto específico de execução.
- d. Rua da Costa n.º 8 a 20 – deveria ter sido clarificada a intervenção no espaço inferior à cota da Rua da Costa, e a requalificação das áreas exteriores e demais imóveis propostos a afetar, igualmente através de projeto de arquitetura.
- e. Corpo Sul do Palácio Fiúza (CMP 02.12) – deveria ter sido equacionada a sua não afetação pelo projeto de execução, através de um eventual ajuste de traçado, conforme condição prevista na DIA. O projeto apresentado sobrepõe-se assim à preservação de um dos imóveis de valor reconhecido, que integra o património cultural histórico edificado de Lisboa.
- f. Plano de Compensação e Valorização do Património Cultural (PCVPC) – o documento apresentado não concretizou, nomeadamente através da apresentação de projetos específicos como os acima mencionados, a necessária compensação dos referidos impactos negativos, diretos, muito significativos e não minimizáveis, destacando-se a Muralha Noroeste do Baluarte do Livramento e o

Corpo Sul do Palácio Fiúza, cuja integridade e autenticidade são afetadas, face ao projeto de execução desenvolvido.

Conforme acima exposto, não foram cumpridas nem atingidas condições que permitam verificar a integral conformidade do projeto de execução com a DIA, em aspetos determinantes face à avaliação de impactes efetuada. Constatou-se que é proposta a mera aceitação dos impactes diretos, negativos, muito significativos e não minimizáveis, sobre relevantes elementos do património cultural construído, sem que seja garantida a completa salvaguarda dos bens em presença e, igualmente, a devida compensação, o que não é aceitável.

Considera-se assim que o projeto de execução e o RECAPE não demonstram o cumprimento da DIA, no que se refere a condições particularmente relevantes e para as quais não pode ser adiada a demonstração do seu cumprimento, agravando-se os riscos de perda para os bens em presença.

Assim, propõe-se a emissão de decisão de não conformidade ambiental do projeto de execução da Linha Vermelha entre São Sebastião e Alcântara, do Metropolitano de Lisboa.