



Participação da Evoluir Oeiras - Associação

A Evoluir Oeiras Associação é uma pessoa coletiva de direito privado, de natureza associativa e sem fins lucrativos com o NIF 516458507, constituída a 19 de Maio de 2021, com sede na Rua da Quinta das Palmeiras, 3A, 2780-148 Oeiras, na União das Freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias, concelho de Oeiras e email evoluiroeiras@gmail.com.

A Evoluir Oeiras tem por finalidade promover a participação cívica, a transparência, a boa governação e a sustentabilidade no âmbito da atuação do município de Oeiras, visando a concretização de um modelo de desenvolvimento fundado em valores de respeito e preservação do ambiente, respeito e valorização das pessoas, cidadania e transparência, razão pela qual vem apresentar a sua **participação no âmbito da consulta pública ao Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) - Alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz "Aquaterra Masterplan"**.

1. Introdução

Através do Edital publicado no Site www.participa.pt no dia 01.02.2024, a Evoluir Oeiras - Associação teve conhecimento da Consulta Pública a decorrer a partir do dia 01 de fevereiro de 2024 terminando a 21 de fevereiro de 2024, referente a alteração ao Loteamento Parque de Santa Cruz "Aquaterra Masterplan" e para o qual foram disponibilizados 286 documentos no link <https://participa.pt/pt/consulta/consulta-publica--recape--alteracao-ao-loteamento-parque-de-santa-cruz-aquaterra-masterplan>.

Conforme informação disponibilizada: *“De acordo com a documentação disponibilizada, o projeto está sujeito a licenciamento nos termos do Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (RJUE), ao abrigo do n.º 2 do Art. 4.º do Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, na sua redação atual. Assim, foi submetido o Pedido de Licenciamento de Operação de Loteamento com Obras de Urbanização, os quais serão acompanhados pelo Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE), sendo que, numa primeira fase, o RECAPE irá incidir apenas sobre as Obras de Urbanização, deixando de fora do âmbito de análise tudo o que diz respeito ao interior dos lotes.*



O RECAPE em análise incide sobre uma área de 106 796,25 m² delimitada pela Estrada Casal do Canas (a norte), pela Avenida Professor Doutor Reinaldo dos Santos (a poente), pela Rua Adolfo Casais Monteiro (a sul) e pela Avenida João Paulo II (a nascente). Na envolvente próxima, a nascente, localiza-se a EN117, via rápida que faz a ligação entre o Restelo e a Amadora. Mantem-se quase integralmente as estruturas dos Lotes, que irão ser objeto de análise, através de um outro RECAPE, na fase subsequente referente ao Loteamento Urbano, registando-se as maiores alterações nas áreas afetadas às Operações Urbanísticas, alvo de análise no presente RECAPE”.

2. Sobre o processo

A Associação Evoluir Oeiras entende que a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT), enquanto Entidade coordenadora do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), deveria ter promovido a consulta pública em período temporal alargado (não 20 dias) e teria sido aconselhável o alargamento da data limite de submissão, o que não aconteceu.

A Associação Evoluir Oeiras procede ao envio de contributos no âmbito da Consulta Pública ao Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução, focando sobretudo os aspetos que, traduzindo-se nos impactes mais significativos para o ambiente urbano e qualidade de vida da população envolvente, considera não estarem devida e corretamente avaliados, traduzindo-se numa distorção redutora dos seus efeitos.

3. Sobre os impactes latentes no processo

3.1. Colmatação na Serra de Carnaxide

A Serra de Carnaxide ao longo das últimas décadas foi sendo edificada, quer do lado do concelho da Amadora, quer em toda a encosta sul do lado de Oeiras, deixando à data muito poucos espaços livres de construção. Esta colmatação traduz-se na criação de uma cintura de construção desde o que resta da Serra de Carnaxide até ao Parque Florestal de Monsanto, em Lisboa, inviabilizando uma possível ligação natural utilizando o que resta do vale da Ribeira da Outurela.

Não é de estranhar que o relatório ambiental aponte os fatores ambientais muito



importantes com impactos reconhecidos como negativos: Património arqueológico e etnológico, ordenamento do território e ainda o ambiente sonoro. Estes impactes resultam da desadequação dos Instrumentos de Gestão Territorial que permitem um PDM de Oeiras permissivo e em contraciclo com os descritores ambientais numa área sensível com relevância supra-municipal.

3.2. Ocupação de REN

Uma parte do terreno onde se prevê construir e modelar os terrenos é Reserva Ecológica Nacional (REN), o que inviabilizaria parte da intervenção proposta. De destacar que a edificação em REN ocorre em áreas de máxima infiltração e áreas com risco de erosão, o que é compreensível dado estar-se nas cabeceiras da ribeira da Outurela, o que significará efeitos negativos no desequilíbrio hídrico e na escorrência para jusante, afetando Miraflores e a baixa de Algés.

3.3. Aumento de tráfego rodoviário

O projeto vai aumentar consideravelmente o tráfego rodoviário, com elevadas externalidades e impactos ambientais negativos, não se compreendendo sequer como poderão ser aprovados à luz do conhecimento e exigências atuais.

Haverá um aumento de tráfego automóvel significativo, causado pelo aumento de **mais 1.958 automóveis em hora de ponta de manhã e 2.075 automóveis em hora de ponta da tarde** todos os dias úteis, e uma média de mais 1.648 automóveis por hora ao longo do dia, durante os dias úteis, de acordo com a adenda ao Estudo de Tráfego da autoria da Engimind, de 26 de outubro, 2020.

3.4. Aumento de externalidades e impactos causados pelo tráfego rodoviário

Considerando o tráfego previsto, o aumento irá gerar mais **ruído**, consumir mais energia



e gerar mais emissões de dióxido de carbono (CO₂) e de **gases poluentes**, nomeadamente monóxido de carbono, óxidos de azoto e partículas finas PM_{2,5} e PM₁₀, com impactos muito negativos na saúde das populações envolventes, e exigir uma maior impermeabilização, escavação e modelação dos terrenos para os edifícios e criar infraestrutura rodoviária que ainda prevê **estacionamento para mais 3.713 automóveis** na área do loteamento (216 em estacionamento na rua e 3.497 em parques de estacionamento a construir). Os impactos negativos são aterradores no que atualmente inclui uma pequena área de Reserva Ecológica Nacional e um terreno tranquilo com vegetação.

Em todos os casos, os impactos ambientais que esta intervenção terá no sistema urbano existente são muito consideráveis, designadamente o aumento de emissões poluentes.

Quais os impactos na saúde das populações de Carnaxide?

Qual o impacto do aumento de ruído no meio ambiente? Qual o impacto dos aumentos dos consumos energéticos?

Qual o contributo para o agravamento das alterações climáticas numa altura em que deveríamos estar focados na mitigação e na adaptação?

Que modelo de sustentabilidade é que este projeto garante?

3.5. Impactos na rede viária existente

O aumento de congestionamento por via do tráfego rodoviário também estará associado ao aumento do perigo rodoviário gerado na rede viária envolvente, com vários pareceres negativos inclusive da Infraestruturas de Portugal (IP, S.A.) devido ao túnel de acesso previsto à Estrada Nacional 117 e à rotunda da Quinta do Salrego. O parecer desfavorável da IP e a proposta de uma microssimulação de tráfego recomendado pelo IMT demonstram que há problemas muito relevantes com um projeto desta dimensão.

Noutra vertente as questões de Segurança Contra Incêndios em Edifícios (SCIE) levantadas pela ANEPC referem que o que se propõe não está suficientemente desenvolvido.



3.6. Impactos sobre património histórico e cultural

Basta ir ao local para perceber o grau de desadequação que esta proposta significa para um património cultural com o interesse que o Aqueduto das Francesas representa. Existem impactos relevantes causados por esta intervenção neste elemento patrimonial que passa no terreno e na proximidade deste - o Aqueduto das Francesas - e só não fica claro como é que a Direção-Geral do Património Cultural (DGPC) pode aprovar o que aqui se propõe fazer, como se torna um factor de preocupação, tratando-se ainda de uma zona ZGP - Zona Geral de Proteção, ter em consideração os pareceres da DGPC e a aprovação condicionada da EPAL, que mostram e levantam problemas sérios que não se compreende como serão resolvidos com o que se está a propor.

3.7. Impactos nas Alterações Climáticas

Com a descrição de todos os impactos anteriormente referidos, não se compreende como é que o projeto refere que as alterações climáticas são classificados com fatores pouco importantes.

O local é um dos mais vulneráveis às alterações climáticas no concelho, nomeadamente devido ao aumento da temperatura, ondas de calor e frequência e duração das secas, mas também devido ao aumento dos fenómenos extremos de precipitação concentrada. Nesta altura, o concelho deveria já estar a tomar medidas de mitigação e de adaptação às alterações climáticas e não a promover obras que vão agravar problemas já identificados (ver PMAACO, 2019 <https://dados.gov.pt/en/search/?q=PMAACO>).

É aliás de registar que os estudos adquiridos pelo Município de Oeiras à Universidade de Lisboa a propósito do Plano de Adaptação às Alterações Climáticas não tenham sido utilizados em fase nenhuma do processo, sendo os mesmos de 2019.

Os dados das últimas décadas e as projeções dos cenários futuros aconselham a que toda a área da Serra de Carnaxide e envolvente não seja mais impermeabilizada, nomeadamente para permitir a infiltração da água das chuvas e o armazenamento de



águas subterrâneas, mas também para prevenir situações de cheias rápidas a jusante. É de salientar ainda o papel da biodiversidade na capacidade de adaptação dos territórios, pelo que quanto mais natural a zona (com prados, matos e arvoredos autóctones) mais estamos a defender a sua diversidade biológica e a sua capacidade de resposta a eventos climáticos extremos.

4. Conformidade com o RECAPE

Apesar da permissividade crónica dos IGTs para que um projeto deste tipo seja possível sequer de ser equacionado para uma área tão sensível na área da Serra de Carnaxide, a AIA identificou uma DIA onde, logo à primeira vista, sobressai um conjunto de impactes para o qual os ajustes programáticos são, na generalidade das situações demonstradas, paliativos para um erro urbanístico grave.

4.1. Aspetos com o sistema hidrológico

É de destacar que aspetos críticos para a sustentabilidade mínima do sistema demonstram não estar com grau de maturidade para uma aprovação.

Refira-se por exemplo os aspetos relacionados com o sistema hídrico, recordando que ao nível da bacia hidrográfica de Algés esta área apresenta-se crucial. Destaca-se:

“2. Apresentar novo projeto de redefinição da linha de drenagem/escorrência em conformidade com o projeto de execução.”

Lacuna de Informação: “Não abrangido pela presente fase, apresentado na fase subsequente referente ao Loteamento Urbano.” (sublinhado nosso)

“3. Apresentar a reformulação do Estudo Hidrológico e Hidráulico, em conformidade com o projeto de execução, bem como o projeto de execução dos lagos e lagoas, devendo estes ser dimensionados por forma a acomodar o acréscimo de caudal gerado com a impermeabilização prevista, sem contar com o volume de armazenamento permanente previsto. O EHH deverá permitir verificar o não agravamento da zona de cheias na ribeira da Outurela, devendo o dimensionamento ser efetuado para um período de retorno de 100 anos. O caudal de máxima cheia, jusante, para o período de retorno de 100 anos não deverá ser agravado, ou seja, a laminagem efetuada nas Lagoas deverá garantir o não aumento do caudal de cheia para jusante de maneira que os caudais afluentes à Passagem Hidráulica (PH) não sejam superiores a



2,3m³/s.

Redimensionamento da PH existente, que se encontra dimensionada para o caudal de cheia, associado a um período de retorno de 50 anos, eliminando este obstáculo à livre circulação das águas, para escoamento do caudal centenário de 2,3m³ /s (sem ter em conta o efeito do aumento da área impermeabilizada, pois este incremento de caudal deverá ser laminado nas lagoas), permitindo eliminar a acumulação de água para montante da PH à cota estimada de 112,00 m.”

(...)

“13.Demonstrar que foram adotadas as disposições construtivas mais adequadas para minimizar a introdução de alterações no comportamento hidrológico a jusante da área de estudo e o conseqüente incremento do risco de inundações, dando preferência a soluções que favoreçam a infiltração de águas pluviais.”

Lacuna de Informação: “Não abrangido pela presente fase, apresentado na fase subsequente referente ao Loteamento Urbano.” (sublinhado nosso)

4.2. Incompatibilidades com a REN

No que respeita à ocupação de áreas sensíveis de REN, destaca-se:

“8. Demonstrar que as novas vias rodoviárias poderão ter enquadramento no n.o 3 do artigo 21.o do RJREN, como ações de relevante interesse público (RIP).

(...)

Ora, cumpre sublinhar que as vias rodoviárias que serão criadas não servirão apenas os lotes resultantes da referida operação de loteamento.

É, pois, patente que se encontra demonstrado o interesse público subjacente à presente alteração ao projeto de loteamento, verificando-se, assim, o disposto no n.o 3 do artigo 21.o do Regime Jurídico da REN. Segundo o n.o 3 do artigo 21.o do RJREN, lê-se que:

“3 – Nos casos de infraestruturas públicas, nomeadamente rodoviárias, ferroviárias, portuárias, aeroportuárias, de abastecimento de água ou de saneamento, sujeitas a avaliação de impacte ambiental, a declaração de impacte ambiental favorável ou condicionalmente favorável equivale ao reconhecimento do interesse público da ação.”

Lacuna de Informação: A ocupação de áreas sensíveis por infraestruturas de suporte ao empreendimento, neste caso viárias, representa uma má avaliação dos impactes ambientais



em presença

4.3. Agravamento do congestionamento e pressão sobre a rede viária

No que respeita ao agravamento da mobilidade, há uma desadequação absoluta entre a localização de um enorme gerador de tráfego automóvel, resultando da opção por um espaço dissociado da rede de transportes públicos. O desajuste desta opção criará impactes sucessivos em matéria de congestionamento, ruído e poluição na área do empreendimento e na envolvente, trazendo impactes ambientais cumulativos não analisados. Verifica-se pois que:

“10. Apresentar um estudo relativo à microssimulação nas ligações de desempenho crítico da rede analisada (...) para o cenário com plano/intervenções para o ano horizonte (no qual a procura é máxima) e nas horas de ponta de dia útil e de sábado (períodos de desempenho crítico). (...)” conduz a uma densificação de soluções para o automóvel, com contraponto com os descritores ambientais.

4.4. Aspetos críticos com o património cultural

Os pontos 4.4.3 MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO/POTENCIAÇÃO/COMPENSAÇÃO designadamente o ponto 4.4.3.1 FASE PRÉVIA À CONSTRUÇÃO, deixa clara a situação limite que é criada pela mera possibilidade de permitir campos de jogos sobre estruturas sensíveis, conduzindo a paliativos de minimização, que para além desse facto nem tampouco ficam assegurados na fase presente, conforme demonstrado:

“12. Não permitir a drenagem do excesso água resultante da rega dos campos de futebol sobre a área de reserva por poderem danificar o aqueduto.”

Lacuna de Informação: “Não abrangido pela presente fase, apresentado na fase subsequente referente ao Loteamento Urbano.”

(...)

“14. Permitir à EPAL efetuar reparações à superfície, em caso de derrocada das condutas do aqueduto, mesmo que isso implique a destruição parcial dos campos de futebol.”

Lacuna de Informação: Não abrangido pela presente fase, apresentado na fase subsequente referente ao Loteamento Urbano.



5. Conclusões

O projeto apresentado apresenta gritantes contradições com pressupostos de sustentabilidade territorial, representando desde a sua génese uma incompreensível permissividade dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT), colocando em causa descritores ambientais relevantes para um processo de Avaliação Impacte Ambiental. A mera possibilidade que os IGT em vigor permitem para que um empreendimento deste tipo seja sequer ensaiado para um local desta sensibilidade, mostra a falência das políticas de ordenamento do território, incapazes de salvaguardar áreas com importância estratégica metropolitana. À semelhança do que tem sido o emagrecimento da Serra de Carnaxide, a área do empreendimento colmata definitivamente a possibilidade de salvaguarda de um corredor ecológico franco de ligação de Monsanto à Serra de Carnaxide. A essência da DIA e os ajustes ao RECAPE que o promotor procura promover, mais não são do que exercícios de mera minimização de graves impactes ambientais.

Verificam-se lacunas de informação graves que permitem edificar em áreas de grande sensibilidade hidrológica na bacia da ribeira de Algés, conhecendo-se a importância que essas áreas representam para a retenção de águas a montante, numa altura em que a baixa de Algés apresenta já sinais críticos de rutura de uma bacia cada vez mais impermeabilizada. A adoção de um conjunto de princípios de desenho urbano procurando responder a processos de retenção e infiltração não foram devidamente analisados e ponderados no AIA, e os ajustes no RECAPE à DIA não parecem mais do que actos simbólicos de um erro estrutural de base.

Por outro lado, o projeto viola a conectividade ecológica ao longo da ribeira da Outurela até à Serra de Carnaxide, situação que os pequenos ajustes para a criação de um denominado “corredor verde” não consegue minimizar.

No que respeita ao património cultural, o projeto está em total desconformidade com a



existência de um património valioso como é o Aqueduto das Francesas. Daqui resultam situações que roçam a bizzarria quando se propõe criar campos de futebol sobre o referido aqueduto, num completo desrespeito pela preservação e dignidade do local. A DIA, numa tentativa de elencar um pacote de medidas de minimização para um erro de base que é a edificação nestes espaços, acaba por transmitir a desadequação total do presente programa.

Por último, o enorme gerador de tráfego resultante do uso previsto, acentuando necessidade de promover uma rede viária e de outras infraestruturas relacionadas com o automóvel, em completo contraciclo com o espírito do local e com a aptidão deste espaço. É preciso referir que a construção em REN destas infraestruturas viárias resultantes das necessidades do próprio empreendimento não deviam poder ser justificadas como tendo um carácter superior ao do próprio empreendimento. A localização excêntrica deste empreendimento à rede de transportes, assente em autocarros ocasionais e em algumas medidas avulsas por parte dos promotores na fase de exploração, configuram mais um processo destinado a confirmar o agravamento do pendor do automóvel nas repartições modais.

Em suma: o empreendimento é incompatível com a dimensão dos impactes, sendo a fase do RECAPE constituído por medidas de minimização irrelevantes para a dimensão dos problemas criados e que, de acordo com a análise da documentação, estão evidenciados.

Oeiras, 21 de fevereiro de 2024

Direção da Associação Evoluir Oeiras