



PETIÇÃO Nº 110/X/1ª

Re-admitir como
petição. Recusar a
passar a 9.ª Comissão.

20.3.06

22

COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Assembleia da República Gabinete do Presidente
N.º de Entrada 146618
Classificação
03/01/09
Data
06/03/16

EXCELENTÍSSIMO SENHOR
PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

à DAC p/a 9.ª Comissão.

06.03.20

2120 /COM

16 MAR. 2006

[Handwritten signature]

LX m. 2. Proxante,

A Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações (COPTC) recebeu no dia 21 de Fevereiro de 2006 uma exposição documentada, que se anexa, do Senhor Eng. Carvalho dos Santos versando sobre as obras nos túneis das linhas da Baixa da rede do Metropolitano de Lisboa.

Em reunião de dia 8 de Março deste ano, a COPTC deliberou, por unanimidade, considerar a exposição sobredita como uma petição.

Nestes termos, e dado que as petições são admitidas pelo Senhor Presidente, solicita-se a Vossa Excelência que admita o caso citado como petição e que se digne tomar as diligências legalmente consequentes.

Com os melhores cumprimentos, *e estimação pessoal do,*

O Presidente da Comissão,

[Handwritten signature]

(Miguel Relvas)

Anexo: documentação enviada pelo Eng. Carvalho dos Santos

J. M. Carvalho dos Santos

coloca as ^{Coordenadas} das obras / intervenções
17/3/2005

À Assembleia da República
Comissão Parlamentar das Obras Públicas e
Transportes.
Ao cuidado do Exmo. Presidente Dr. Miguel Relvas
Palácio de S. Bento
1249-068 LISBOA

Amadora 16 de Março de 06

Assunto: Túneis das linhas da Baixa de rede do Metropolitano de Lisboa executados com a Tuneladora Maria Lisboa

Exmo. Presidente da Comissão Parlamentar das Obras Públicas
Dr. Miguel Relvas

Volto à sua presença e da Exma. Comissão por diversas razões, a primeira das quais foi verificar que graças à intervenção da Sra. Secretária de Estado, foi finalmente possível obter respostas às minhas preocupações, posto que todos os relatórios surgem após as ordens da Sra. Secretária de Estado.

Durante seis meses e apesar das minhas insistências junto do Sr. PGG do ML, não foi elaborado qualquer relatório.

A segunda razão prende-se com o reconhecimento pelo Sr. Bastonário da Ordem dos Engenheiros da "manifestação das minhas preocupações" e do modo como "procurei informar a Ordem dos Engenheiros", o que já lhe agradei, pois que, uma acção cívica e obrigação técnica a que o código deontológico da Ordem a que pertenço me obriga, não ser considerada apenas como uma denúncia de um qualquer delator, conforme alguém tenta fazer crer (**Documento 1 em anexo**).

Congratulo-me pelo facto de, apesar de toda esta polémica mediática a que sou alheio, não se tenha instalado um clima de alarmismo ou colocado em causa a confiança de milhares de passageiros conforme referi na carta que enviei ao Sr. PGG do ML em 9 de Junho de 2005 (**Documento 2 em anexo**).

A terceira razão prende-se com a presença do LNEC que sempre "reclamei", conforme pode constatar-se no último parágrafo da carta (Documento 1 em anexo) e que o Sr. Presidente do Conselho de Gerência do Metropolitano de Lisboa me devolveu com um "despacho" (**Documento 3 em anexo**).

Sem a presença do LNEC, não teria sido possível confirmar diversas questões que levantei motivadas por aquilo que à partida seria um incumprimento do contrato, com consequências directas no comportamento da estrutura.

- A presença do LNEC neste processo veio confirmar de forma inequívoca que o material da camada drenante não é Betão B15 como previsto no contrato cuja resistência mínima à ruptura é de 15,00 MPa, e não 2,10 MPa (**Documento 4 em anexo**). Saliento que habitualmente se considera para a resistência mínima dos “terrenos” de fundação 2,0 MPa.
- A presença do LNEC neste processo veio confirmar a possibilidade de entrada de água no túnel e a possibilidade de arrastamento finos, embora com probabilidade reduzida e por este facto “propõe a adopção de medidas apropriadas á sua mitigação” isto é “instalar um Sistema de Observação adequado devidamente mantido e explorado, e ainda, assegurada a manutenção do sistema drenante de modo a obviar a sua colmatção”, conforme consta no último parágrafo do segundo Parecer ao meu Memorando (**Documento 5 em anexo**).
- A presença do LNEC neste processo veio confirmar a importância da manutenção do sistema de drenagem conforme consta no último parágrafo do segundo Parecer ao meu Memorando (**Documento 5 em anexo**).
- A presença do LNEC neste processo ainda não pôde confirmar se “existe ou não a possibilidade de condução da água afluyente ao sistema de drenagem”, conforme consta no sétimo parágrafo do segundo Parecer ao meu Memorando (**Documento 5 em anexo**), dado que não foram ainda efectuadas as sondagens ao fundo das caixas de drenagem da via no troço Baixa Chiado conforme solicitei ao Sr. PCG do ML o qual, ainda ontem, voltou a dizer que não as iria mandar executar enquanto estiver na empresa.
- A presença do LNEC neste processo veio “provocar” uma inspecção ao sistema de Drenagem do troço Baixa Chiado – Cais do Sodré cujo Relatório Preliminar (**Documento 6 em anexo**) é, face ás preocupações levantada último parágrafo do segundo Parecer ao meu Memorando (**Documento 5 em anexo**), no mínimo preocupante.

Em suma quase todas as questões por mim colocadas têm fundamento e a sua relevância fica demonstrada com a proposta de instalação de um “Sistema de Observação adequado” proposto pelo LNEC.



2

Fica ainda por confirmar o seguinte:

- Se o fundo das caixas de drenagens é “roto”, não deveria haver água acumulada na câmara de decantação das caixas, ou então a camada drenante está completamente cheia e assim irá ficar toda a vida útil da estrutura. Neste caso quais as consequências em termos de saúde pública?
- No caso do fundo das caixas ser “cego” como se poderá efectuar-se a condução da água afluenta ao sistema de drenagem, impedindo a instalação de pressões sob a camada de enchimento?
- Caso a obra executada estivesse em conformidade com o projecto (aplicação na soleira de betão B-15) estes problemas colocar-se-iam?
- Seria necessário instalar um “*Sistema de Observação adequado*”, com elevados custos iniciais e ter de ser mantido toda a vida quando não está instalado em parte alguma nem mesmo no troço Baixa Chiado – Cais do Sodré à quatro anos em exploração? Não é mais barato executar a minha proposta?

Por tudo isto remeti no passado dia 11 de Março de 06 ao Sr. Bastonário uma carta (**Documento 7 em anexo**) onde reafirmo detalhadamente as minhas preocupações, em particular por já se ter confirmado um incumprimento do projecto e ter quase a certeza de outro incumprimento isto é as caixas poderão não ser rotas. Se assim for é urgente criar furos de alívio como proponho no meu Memorando.

Finalmente não posso deixar de manifestar a minha preocupação com uma situação gravíssima que é o incumprimento de um projecto, e ainda o incumprimento do Decreto-lei 59/92.

Quanto ao litígio que o Sr. Presidente do ML diz existir com a empresa, onde me encontrava perfeitamente integrado na área da GIE Gestão de Infra-estruturas e Engenharia, tendo em mãos a coordenação dos projectos de adaptação de 14 Estações com vista á mobilidade de deficientes, posso afirmar que não é verdade. Apenas reivindiquei direitos (pagamentos em atraso e uma viatura) referentes á empresa de onde acabara de sair e cujo responsável máximo e também o Sr. PCG do ML.


J. M. Carvalho dos Santos

ANEXO – 6 (seis) documentos.