



V. Referência

V. Comunicação de

N. Referência 1082/2022/GPJFE

Data 22-09-2022

Exmo (a). Senhor (a),
Comissão 12ª - CCJD XV

Assunto: JFE - Relatório sobre Petição n.º 28/XV/1ª - Salvar a muralha e a guarita do Baluarte do Livramento

A Junta de Freguesia de Estrela recebeu um email da Comissão 12ª – CCCJD XI sobre a petição n.º 28/XV/1.ª – Salvar a muralha e guarita do Baluarte do Livramento, tendo sido solicitado que fosse submetido a apreciação e aprovação de um relatório final sobre o mesmo.

Deste modo, a JFE apresenta o seu relatório sobre o tema.

Aquando da apresentação, pelo Metropolitano de Lisboa, do RNT e do Relatório Síntese, para consulta pública, promovido pela Agência Portuguesa do Ambiente, a JFE apresentou o seu parecer, que se envia em anexo com este relatório, sintetizando abaixo os pontos que na altura, e ainda agora, são pertinentes:

- Para que a construção do viaduto prossiga, terá de existir o desmonte parcial da muralha poente (face NO do Baluarte do Livramento). Sendo que o parecer dado pelo LNEC é de que esta apresenta ser a solução com menos riscos e impacte.
- É no RNT que é proposta a recuperação e valorização da muralha e do espaço interior das muralhas no Baluarte do Livramento. Sendo importante referir que estas soluções são propostas teóricas do que poderá ser efetuado.
- Um dos pontos que está por explicar, tanto no RNT, como no Relatório Síntese é o de que a solução proposta retém o potencial de recuperação e valorização da muralha e dos espaços interiores dentro das muralhas, no Baluarte do Livramento, apenas apresenta a proposta de solução, mas não está desenvolvida ao ponto de análise.
- Outro elemento referido no Relatório Síntese é a descaracterização e degradação do Baluarte do Livramento, “tornando-o invisível na cidade”. Resultante desta análise é proposta a sua parcial destruição, tendo um viaduto a atravessá-lo.
- É apresentada uma solução que não salvaguarda a integridade dos edifícios e da segurança de todos os envolvidos, sendo apresentada a proposta de destruição da paisagem e do património cultural e habitacional, nomeadamente do Baluarte do Livramento e da demolição de vários edifícios e logradouros no Vale de Alcântara.

Contextualizando historicamente, o Baluarte do Livramento é um monumento que foi mandado edificar em 1640, por D. João IV, para que servisse de linha defensiva da cidade, que teve origem na foz da ribeira de Alcântara e terminava na Cruz de Pedra.



V. Referência

V. Comunicação de

N. Referência 1082/2022/GPJFE

Data 22-09-2022

Importa ainda referir que é um imóvel que está classificado como Imóvel de Interesse Público, e que faz parte do Património Nacional.

Este mesmo monumento já foi alvo de obras de ação preventiva, entre 1994 e 1998, que tiveram como objetivos o acompanhamento das obras de reabilitação, requalificação e reutilização do edifício histórico.

Atualmente, o interior do baluarte está ocupado, por edificações que foram construídas, como é o caso do Pátio dos Quintalinhos e da Casa de Goa.

Em suma, é importante relembrar o contexto histórico deste edificado e o que já foi efetuado para o preservar, no sentido em que, agora se pretende destruir uma parte do mesmo. Dado que o Baluarte do Livramento é um monumento histórico e do Património Nacional, que já está classificado como Imóvel de Interesse Público, merece a sua preservação.

É do entender da Junta de Freguesia de Estrela que a Petição n.º 28/XV/1.ª – Salvar a muralha e a guarita do Baluarte do Livramento deverá ser considerada e, conforme o apelo feito na mesma, que “o projeto seja revisto, de forma a garantir a preservação integral do Baluarte do Livramento.”

O Presidente,
JUNTA DE FREGUESIA DA ESTRELA
(Luís Pedro Alves e António Newton Parreira)
LISBOA *



ESTRELA

PARECER

Prolongamento da Linha Vermelha entre São Sebastião e Alcântara do Metropolitano de Lisboa

Lisboa, 20 de maio de 2022

Junta de Freguesia de Estrela

1. Enquadramento

O presente documento constitui o parecer da Junta de Freguesia de Estrela, submetido no âmbito do período de Consulta Pública do Estudo de Impacte Ambiental da Linha Vermelha entre São Sebastião e Alcântara do Metropolitano de Lisboa” que compila os documentos Resumo Não Técnico (RNT) – Volume 01, Relatório Síntese – Volume 02 e Anexos Temáticos – Volume 03, sendo este promovido pela Agência Portuguesa do Ambiente.

2. Impactos na Freguesia de Estrela

As duas estações de metro, decorrentes deste estudo, uma que se localiza no território da freguesia de Estrela, Estação Infante Santo, e outra, Estação Alcântara, que não estando incluída no território da freguesia de Estrela, tem uma parte do troço com influência particularmente significativa no Território da Freguesia de Estrela, criando vários problemas, que os presentes documentos analisados, de momento, ainda não conseguem resolver.

O RNT começa por explicar-nos que existiram várias hipóteses até se chegar a esta apresentada, sendo esta considerada “o mal menor” dado que continua ser necessário a demolição de “alguns” edifícios na Rua da Costa (contam-se no total 15 edifícios e logradouros) e para que a construção do viaduto prossiga ainda haja o desmonte parcial da muralha poente (face a NO do Baluarte do Livramento). O parecer dado pelo LNEC é de que esta apresenta ser a solução com menos riscos e impacte.

Ao longo do documento são apresentadas uma série de soluções, nomeadamente, estabelecer uma melhor ligação pedonal entre as freguesias de Estrela e Alcântara; uma futura (re)organização da gestão do tráfego rodoviário; requalificação urbana na Rua da Costa e recuperação e valorização da muralha e do espaço interior das muralhas no Baluarte do Livramento. No entanto, estas soluções, são apenas propostas teóricas do que pode ser efetuado, não havendo qualquer documento relativo a qualquer uma delas, a requalificação da Rua da Costa teria sentido fazer-se em conjunto com estas obras, mas para tal seria necessário que houvesse um plano de pormenor para a zona dado tratar-se de Traçado Urbano A Consolidado – espaços centrais e habitacionais, e importa ainda referir que estamos junto a um ângulo de visão prolongada, tendo todas as intervenções urbanísticas localizadas nas áreas abrangidas pelos subsistemas de ângulos de visão, de pontos dominantes e cumeadas principais ser avaliadas localmente, a partir da planta do sistema de vistas do PDM, ora, isto é o que estará previsto para análise do sistema de vistas desta zona, no entanto, a análise feita foi a ida ao local e colocação no RNT e Relatório Síntese fotografias dos espaços sem grandes descrições e explicações do impacto e afectação do sistema de vista, não cumprindo deste modo o previsto no PDM.

Para a edificação do viaduto, que será suspenso por vários pilares, o pilar 5, está previsto esventrar um edifício, cujas paredes exteriores serão demolidas e reconstruídas novamente, estruturalmente, não é explicado por que razão é preciso que após o rompimento da muralha do Baluarte do Livramento seja ainda necessário que o viaduto e o seu pilar intercetem este edifício.

É incompreensível como no RNT é referido que o Viaduto proposto “será implantado de modo a não contrariar as condições existentes, nem a versatilidade de evoluções futuras deste local” quando a própria proposta, conforme já referido, rompe com a muralha do Baluarte do Livramento e propõe a demolição de 15 edifícios e logradouros, sem excluir a hipótese de se poder ter de demolir mais edifícios, caso haja necessidade e a interceção de um edifício existente.

Tanto ao longo do RNT como do Relatório Síntese, a abordagem dos temas é sempre idêntica, com conclusões equivalentes, chegando mesmo a haver repetições de textos sobre os assuntos, mas sem nunca os abordar verdadeiramente, no sentido de explicar qual a solução que irá ser tomada, como se irá proceder, etc, apenas propostas hipotéticas do que poderá ser equacionado se tal vier a suceder. Ora, com isto percebe-se que ainda há muito por analisar e explicar.

Outro dos temas que não são devidamente abordados no Relatório Síntese são as expropriações, tanto de carácter definitivo, como de carácter temporário e como estas vão ser resolvidas.

Está também por explicar os percursos pedonais que deverão surgir como elos de ligação entre as estações de comboio de Alcântara-Mar e Alcântara-Terra e a nova estação de metro. Sendo por isso importante perceber como estes percursos irão existir e como irão ser criadas estas ligações.

2.1 Estação Infante Santo

A análise de danos está em falta do Relatório Síntese. Assim como, no RNT, quando refere a proposta de uma nova ligação aérea, através de passagem superior pedonal, que ligue ambos os lados da avenida, com dois elevadores, contudo, na Figura 11 – Implantação da Estação Infante Santo, esta não se encontra plasmada na proposta.

Um dos pontos alarmantes da análise do Relatório é o acesso por veículos pesados pretendido para cargas e descargas, que possui largura insuficiente e terá de ser alargado, assim como a passagem junto aos edifícios que tem altura insuficiente, largura estreita e pilares frágeis. Este, conforme referimos é um dos pontos alarmantes que deveria ser revisto. Os edifícios estão suportados por pilares ao nível de entrada e qualquer embate ou colisão pode implicar um acidente.



Figura 89 - Estação Infante Santo – Fotos - Acesso 1: Portão de Acesso (Junto Arq. Saraiva)/Acesso 2: pela Av. Infante Santo

Como se pode observar na figura anterior, o acesso 1 ao local de construção da Estação por veículos pesados só pode ser feito por via deste portão, com largura insuficiente, na casa de dos 2,40 / 2,50 m, muito justo para um pesado, ainda mais porque a parede do edifício contíguo dificulta o raio de inserção. Terá que se abrir mais parede, a que dá para os logradouros que são sucessivos, que têm um desnível na casa dos dois metros. A outra fotografia mostra o acesso 2 ao local de implantação da estação feito a partir da Av. Infante Santo. A altura é insuficiente, a largura é estreita e os pilares são frágeis.



Figura 90 - Estação Infante Santo – Fotos: Arruamento interno/Desnível do local de implantação da Estação (Vista da Entrada da Av. Infante Santo)

A JFE tem um projeto de reabilitação e requalificação do espaço público, nomeadamente do Logradouro da Projetada em particular para um melhor ordenamento do estacionamento, assim como uma nova organização da área, manutenção do espaço público e dos espaços verdes.

Este projeto do metro inviabiliza todo o projeto que a JFE tinha previsto, sendo agora necessário encontrar alternativa para a falta a escassez de estacionamento que este projeto irá trazer.

2.2 Estação Alcântara

Para a estação de metro de Alcântara existe por parte desta Junta de Freguesia algumas reservas quanto à saída que são aqui expostas.

A solução proposta deixa vários pontos por explicar, particularmente:

- como será a ligação pedonal entre as freguesias de Estrela e Alcântara;
- se poderá haver o potencial de (re)organização da gestão do tráfego rodoviário, porque não é apresentado neste projeto essa proposta de reorganização do espaço?
- potencia a requalificação urbana no lado nascente na Rua da Costa, porque não é apresentado neste projeto essa proposta de requalificação?
- retém o potencial de recuperação e valorização da muralha e dos espaços interior dentro das muralhas no Baluarte do Livramento, apenas apresenta a proposta de solução, não estando desenvolvida ao ponto de análise;

A proposta exposta não se pode cingir apenas à apresentação de possíveis sugestões de soluções, dadas as alterações significativas efetuadas pela proposta apresentada.

2.3 Materialidade

A própria materialidade de estrutura, metálica em treliça, revestida por zinco, de cor cinza médio e revestimento da cobertura e fachada do mesmo material, embora indiquem a intenção de presença neutra na cidade, sendo “o mais transparente possível de forma a não introduzir mais informação e ruído ao contexto urbano “ não o será, de todo dado a sua materialidade e forma prevista.

Sendo que é referido no Relatório Síntese que se houver a necessidade de minimizar o ruído, poderá implicar que a cobertura de algum troço possa ser preciso fechar, acabando por inviabilizar o propósito, não sendo também compatível com o sistema de vistas.

2.4 Ruído

É preocupante a quantidade de intervenções previstas a decorrer no período nocturno, não devido à necessidade de desvio de trânsito nas vias afetadas durante algumas horas, como referem no RNT, mas

devido ao ruído que estas irão causar na envolvente, pela proximidade a zonas exclusivamente residenciais, como pela intensidade do mesmo – algo que se prevê que seja igualmente perturbador. Esta preocupação é tanto reconhecida no RNT, em fase de construção, quando refere que o funcionamento de equipamentos e máquinas afetos às atividades construtivas envolvem operações altamente ruidosas, todavia, não se identifica uma proposta concreta de mitigação face a estes impactos, dado que tratando-se de zonas residenciais, ganham outras dimensões dada a propagação dos níveis de ruído e vibrações que se difundem para o interior das habitações. Ressalva-se que no RNT, referente à fase de exploração menciona ainda que “Apenas a zona de Alcântara, única zona do projeto em análise em que a circulação ferroviária se realiza em céu aberto, se previram impactos no ambiente sonoro provenientes da circulação ferroviária associada ao projeto, pelo que as medidas de minimização para o Ambiente Sonoro na fase de exploração focam-se na zona de Alcântara” perante esta afirmação conclui-se a deficiência na análise efetuada, uma vez que não foi feita para todo o traçado excluindo a Infante Santo, da Freguesia de Estrela, que por ser uma das zonas mais residenciais irá ter grande impacto.

Já no Relatório Síntese existe a confirmação do impacto significativo do ruído, tanto da envolvente próxima como da zona como um todo, devido à construção do metro em Viaduto, cuja propagação do ruído à superfície será superior.

2.5 Qualidade do Ar

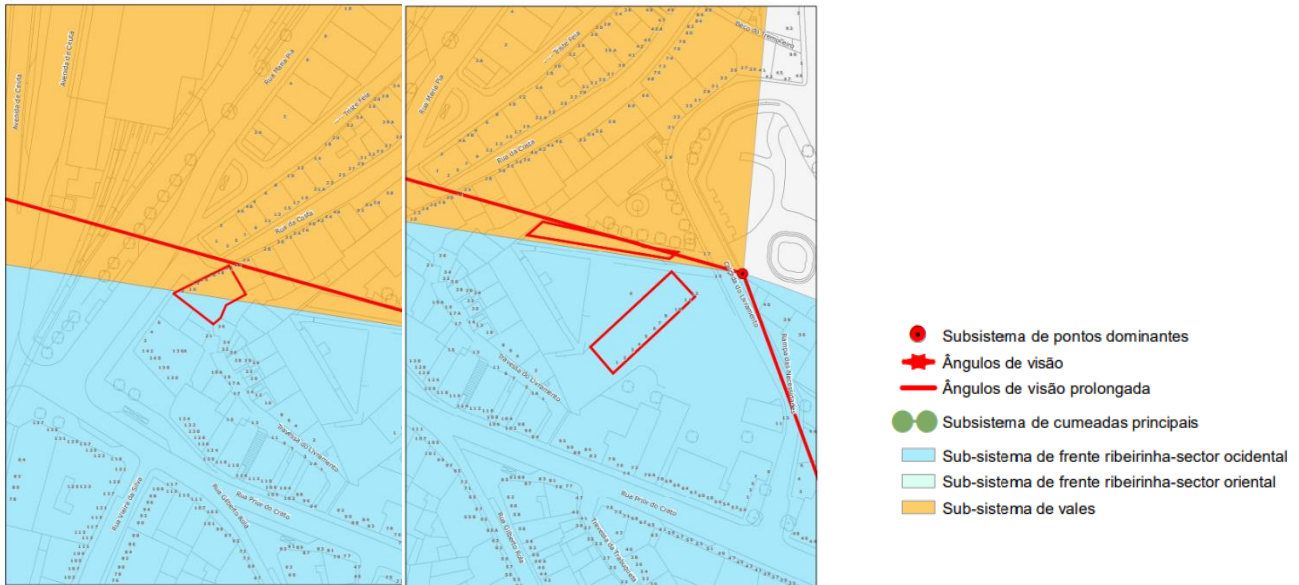
Um dos aspetos inerentes à fase de construção é o impacto que irá ter nos índices de qualidade do ar, que no RNT em causa, não destaca com a devida importância, nem indica as medidas concretas de monitorização e mitigação deste tema. Embora no capítulo “Que efeitos (impactes) pode o projeto provocar no Ambiente? Que medidas podem reduzir os impactes negativos (‘medidas de minimização’)?” esteja presente neste RNT, no mesmo, conforme se refere, não é explícito as medidas de monitorização e mitigação destes, apenas deixa a informação dos indicadores de medição.

2.6 Sistema de Vistas / Impacto na paisagem/ Impacte ambiental

O sistema de vistas, conforme RNT, “será bastante impactante na paisagem em vários locais ao longo do seu traçado” e “ (...) no vale de Alcântara e área da Estação de Alcântara, **onde se prevê a ocorrência de um impacto negativo importante na paisagem**, tanto a nível da ‘estrutura da paisagem’ como cenicamente.

Globalmente, a implementação do projeto, apesar de acarretar a ocorrência de impactes negativos na paisagem, **não se constitui como uma interrupção inaceitável na paisagem da cidade de Lisboa.**”. Ora, perante esta afirmação, parece-nos um contrassenso afirmar que esta implantação terá um impacto negativo

importante mas não é uma disrupção inaceitável na paisagem, concluindo que embora negativo não impede a sua construção.



Todas as intervenções urbanísticas localizadas nas áreas abrangidas pelos subsistemas de ângulos de visão, de pontos dominantes e cumeadas principais devem ser avaliadas localmente, a partir da planta do sistema de vistas do PDM

Na continuação do tema do impacte ambiental no Relatório Síntese é referido “que o projeto permite concretizar a ‘mobilidade urbana sustentável de grande capacidade’ e contribuir fortemente para a descarbonização da mobilidade” mas não explica como se pretende fazê-lo.

Importa referir que no Relatório Síntese, Pg. 33/726 indica que:

<p>Sistema de vistas: subsistemas Vale de Alcântara e Frente Ribeirinha-sector ocidental.</p>	<p>Compatibilizável, desde que sejam salvaguardadas as relações visuais que se estabelecem na paisagem urbana, não obstruindo os ângulos de visão a partir dos pontos de visão dos pontos dominantes, identificados na Planta do sistema de vistas.</p>
---	---

Mas de acordo com planta do PDM exposta acima percebe-se que o Viaduto previsto se encontra no ângulo de visão do subsistema de pontos dominantes junto ao Baluarte do Livramento.

2.7 Custos Sociais e Económicos

Sabe-se que na vertente socioeconómica não são apresentados os custos sociais e económicos desta obra, nem é apresentado esclarecimento ou enquadramento sobre a demolição de edifícios de habitação. Alerta-se para o facto de se vir a sofrer o aumento de casos de Elevada Incomodidade e Elevadas Perturbações do Sono, em relação à situação atual, que irá contribuir para a diminuição do bem-estar dos moradores.

2.8 Sistemas Hídricos

Um dos aspetos mais importantes da implantação da estação de Alcântara, aqui definida, e realçado no RNT é de que a área do Vale de Alcântara, mesmo atravessada em viaduto possui uma elevada vulnerabilidade às inundações. No Relatório Síntese reforça-se a vulnerabilidade do Vale de Alcântara às inundações, como sendo muito elevadas.

2.9 Ordenamento do Território

Não se compreende como é descrito no RNT que o desenvolvimento deste projeto terá um impacto positivo com a sua implementação, se considerarmos todos os impactos negativos que tem no património edificado e paisagístico.

2.10 Uso do Solo

É indicado no RNT que o próprio projeto pode ter afetações negativas no que diz respeito ao uso do solo, fica no entanto, por explicar quais essas afetações poderão ser e como poderão ser mitigadas.

A nível de solo e subsolo, para a construção deste viaduto, que se localiza sob o Caneiro de Alcântara (com fundo móvel), apresenta no entender desta Junta de Freguesia, um grande risco face aos alegados benefícios desta intervenção.

2.11 Património Cultural

Este é dos pontos mais importantes, pois influência diretamente a muralha do Baluarte do Livramento e as edificações no Vale de Alcântara, tanto pela destruição da muralha como pela demolição dos edifícios e logradouros para a construção do Viaduto, como a remoção de todo o interior do edifício situado na Rua da Costa, onde só se irá manter a fachada (após reconstrução) para que seja implementado o Pilar 5 do Viaduto. Este é um dos impactos negativos mais visíveis da construção desta linha para o qual não se apresenta qualquer solução. Outro ponto alarmante, no Capítulo Descrição Geral da Intervenção – 2.1 Impactos Gerais da Intervenção no Edificado Existente do RNT em que refere a demolição total de edifícios afetos à Casa de Goa, tanto devido à implantação do metro, como devido à necessidade de estaleiro. Não é admissível que a demolição destes seja necessária para que se facilite a movimentação de camiões de transporte, equipamento de escavação e outros. Volta-se a repetir este tema no Capítulo Medidas/técnicas a adotar para a redução do risco e minimização de impactos, no ponto 7 onde se coloca a hipótese de ser admissível a necessidade de demolição controlada deste edifício histórico. É do nosso entender que esta possibilidade

não deveria sequer ser equacionada, quanto mais avançar com uma proposta de obra sem que se saiba se vai ser ou não necessário demolir um edifício histórico.

É no Relatório Síntese que é referida a descaracterização e degradação do Baluarte do Livramento, “tornando-o invisível na cidade.” Ora, não será decerto com a sua parcial destruição e um viaduto a atravessá-lo que este ficará mais visível.

As consideradas próximas fases, onde será efetuada uma análise mais detalhada sobre as construções junto à Muralha do Baluarte do Livramento, como são influenciadas as suas condições estruturais deveriam já ter sido efetuadas. Se se der o caso de não ser viável a construção em viaduto, sendo este só a última fase da construção, estes estudos deveriam estar já a ser efetuados para que se inviável os trabalhos preparatórios sejam adequados à obra.

2.12 Análise de tabelas sínteses

Tabela 149 – Tabela síntese da valoração dos impactes positivos sem e com medidas de minimização

MACRO FATOR (PESO EM %)		SUBFATOR	PESO SUB FATOR (%)	VALORAÇÃO DO IMPACTE GLOBAL	
				SEM IMPLEMENTAÇÃO DE MEDIDAS MINIMIZADORAS	COM IMPLEMENTAÇÃO DE MEDIDAS MINIMIZADORAS
Alterações Climáticas	Componente Mitigação (50%)	Redução das emissões de GEE devido à transferência modal da rodovia para o metro	50	2	2
	Componente Adaptação (50%)	Alinhamento/Contributo para as Políticas Nacionais e Locais relativas às Alterações Climáticas	50	3	3
Geologia, Geomorfologia e Geotecnia	Geologia/ Geomorfologia (30 %)	Não existem impactes positivos			
	Geotecnia (70%)	Não existem impactes positivos			
Solos e Capacidade de Uso dos Solos	Solos urbanos (100 %)	Não existem impactes positivos			
Recursos Hídricos Subterrâneos	Efeito barreira provocado pelo túnel (50 %)	Não existem impactes positivos			
	Influência em captações particulares de água subterrânea (20 %)	Não existem impactes positivos			
	Qualidade da água subterrânea (30 %)	Não existem impactes positivos			



MACRO FATOR (PESO EM %)	SUBFATOR	PESO SUB FATOR (%)	VALORAÇÃO DO IMPACTE GLOBAL		
			SEM IMPLEMENTAÇÃO DE MEDIDAS MINIMIZADORAS	COM IMPLEMENTAÇÃO DE MEDIDAS MINIMIZADORAS	
Recursos Hídricos Superficiais	Impermeabilização (10 %)	Não existem impactes positivos			
	Afetação da rede de águas pluviais (10 %)	Não existem impactes positivos			
	Qualidade da água (80 %)	Não existem impactes positivos			
Uso Atual do Solo e Ordenamento do Território	Uso dos Solos (50 %)	Não existem impactes positivos			
	Ordenamento do Território (50 %)	Planos e programas nacionais e regionais	20	+ 3	+ 3
		Planos e programas municipais e locais	40	-	-
Condicionantes, Servidões e Restrições de Utilidade Pública		40	-	-	
Sistemas Ecológicos	Flora (50 %)	Não existem impactes positivos			
	Vegetação (30 %)	Não existem impactes positivos			
	Fauna (20 %)	Não existem impactes positivos			
Ruído	Ambiente Sonoro (Ruído) (100%)	Não existem impactes positivos			
Vibrações	Vibrações (100%)	Não existem impactes positivos			

MACRO FATOR (PESO EM %)	SUBFATOR	PESO SUB FATOR (%)	VALORAÇÃO DO IMPACTE GLOBAL		
			SEM IMPLEMENTAÇÃO DE MEDIDAS MINIMIZADORAS	COM IMPLEMENTAÇÃO DE MEDIDAS MINIMIZADORAS	
Qualidade do Ar	Qualidade do Ar (100%)	100	2	2	
Paisagem	Componente estrutural da Paisagem (40 %)	Não existem impactes positivos			
	Componente cénica da Paisagem (60 %)	Não existem impactes positivos			
Socioeconomia	Economia e Rendimento (30%)	Investimento	30	+3	+3
		Insumos e Serviços	20	+2	+3
		Contratação de mão-de-obra	15	+2	+2
		Tecido Económico Local	15	+2	+2
		Turismo /Alojamento Local	20	+2	+2
	Sistema Urbano e População (10 %)	Descontinuidades / Barreiras	40	+4	+4
		Vivências Urbanas e Bem-estar	20	+2	+2
		Edificado	20	+1	+1
	Infraestruturas no subsolo e Superficiais (10 %)	Espaço público / de Proximidade	20	+2	+2
		Águas / Saneamento	25	+2	+2
		Energia / Telecomunicações	25	+1	+1
MOBI.E Estação de Carregamento		25	+1	+1	
	Mobiliário e Equipamento Urbano	25	+1	+1	

Em suma, numa análise para se perceber como se irá comportar a LVSSA, apercebemo-nos que não existem impactes positivos nos recursos hídricos, no uso do solo e ordenamento do território, nos sistemas ecológicos, no ruído, nas vibrações, na geologia, geomorfologia e geotecnia, nos solos e capacidade de uso dos solos e nos recursos hídricos subterrâneos, nem na paisagem, conclui-se portanto, com tantos fatores de ponderação praticamente todos não são valorizados por esta construção.

3. Considerações finais

A Junta de Freguesia de Estrela alerta que os documentos apresentados nesta fase do projeto, não refletem, nem mede os efeitos diretos e indiretos dos custos sociais desta obra, limitando-se a avaliar o que o projeto do Metropolitano apresenta como satisfatório para justificar a realização da obra.

Não são apresentados os benefícios reais (sociais, económicos, ambientais) da opção tomada – em termos de obra e do seu resultado; ao contrário, foi sempre apresentada uma análise comparativa entre a situação inicial e a situação proposta, e não entre outras localizações, com outros términos ou outros percursos para esta linha. O trajeto apresentado e analisado é sempre semelhante.

Com base na documentação apresentada, não fica claro se o esforço e sacrifício exigido à comunidade durante o período de obra e após o mesmo (pelos riscos que este projeto representa para a segurança do seu ambiente de proximidade), se irá traduzir ou não em benefícios reais para a mesma.

Mais se reforça a preocupação pelo desenvolvimento da abordagem de que estes impactos possam vir a ser feitos apenas numa fase posterior, quando em nosso entender deveriam ser desde já considerandos e ponderados na solução proposta e respetivo RNT e Relatório Síntese, e não o contrário.

Posto isto, dadas tantas objeções e dúvidas, acrescido de todas as condicionantes apresentadas no RNT e Relatório Síntese, não se compreende como é que é dado um parecer favorável a uma solução que levanta questões importantes, que não salvaguarda a integridade dos edifícios e da segurança de todos os envolvidos.

É do entender desta Junta de Freguesia que a implementação deste projeto continua a ser um ato de enorme irresponsabilidade, que vai gerar um impacto desnecessário para o momento em que a cidade de Lisboa se encontra, pondo em sério risco alguns territórios e as suas populações.

Sobre a proposta para os acessos de emergência para a Estação da Infante Santo, o projeto apresentado indicia inúmeras fragilidades, que podem resultar ou na incapacidade da resposta de emergência à referida estação, ou no risco estrutural dos edifícios envolventes que a ação dos meios de emergência pode provocar. Já sobre o troço de acesso à estação de Alcântara, na freguesia de Estrela, a proposta apresentada é de destruição da paisagem e do património cultural e habitacional, nomeadamente da muralha do Baluarte do Livramento e da demolição de vários edifícios e logradouros no Vale de Alcântara.

Não são apresentadas adequadas soluções de reestruturação de circuitos rodoviários e pedonais da envolvente, destruindo o delicado equilíbrio existente no sistema de mobilidade e acessibilidades daquela zona, numa das entradas fundamentais da cidade de Lisboa.



Igualmente importante é a violação do sistema de vistas relativo ao Jardim Olavo Bilac, recordando que violação anterior (Hospital CUF Tejo) originou o levantamento de um processo pelo Ministério Público. Pelo exposto, e sem adequadas respostas a estas matérias, somos de entendimento que o parecer da APA só poderá ser negativo.