

PETIÇÃO Nº **514 / X / 3<sup>A</sup>** Petição à Assembleia da República

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA Gabinete do Presidente
N.º de Entrada <b>272566</b>
Classificação <b>18,0 /</b>
Data <b>2008 07, 28</b>

Lisboa, 28 de Julho de 2008

ASSSEMBLEIA DA REPÚBLICA
Distrito de Lisboa
N.º de Entrada <b>272566</b>
Data <b>163 03 07 08</b>

(c/c Sua Exa. Sr. Presidente da República, Exmo. Sr. Procurador Geral da República, Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de Lisboa; Exmo. Sr. Bastonário da Ordem dos Engenheiros; Exmo. Sr. Bastonário da Ordem dos Advogados)

*À DAC p/a 9º Conselho,  
cumprimento de documento  
p/a anexa, no qual  
se encontra 4675 milhas  
throughput 08.07.08*

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República

Excelência,

Em nome dos subscritores da petição venho expôr a V. Ex<sup>a</sup> o nosso desacordo ~~com~~ o actual projecto ~~adjudicado~~ para o fecho da CRIL – IC 17, sub-lanço Buraca – Pontinha.

A CRIL é uma obra de Interesse Público de grande importância para a Área Metropolitana de Lisboa, que já devia estar concluída há muito tempo.

A CRIL como obra de Interesse Público deve pautar-se por critérios que tenham em conta a mobilidade, a segurança rodoviária, os impactes nas populações e as questões Ambientais. Só assim é possível aspirar a um desenvolvimento sustentável, que todos dizem defender.

A CRIL, como obra de avultado investimento público, deve cumprir a sua função e ser um exemplo de modernidade, de forma a que não tenha que ser reformulada num futuro próximo por se revelar mal concebida.

Ora, o actual projecto não cumpre com nada disto, como a seguir demonstramos.

### Função da CRIL

A CRIL - IC17 encontra-se há muito tempo prevista no Plano Rodoviário Nacional e no Plano de Transportes da Região de Lisboa, sendo da máxima importância para assegurar a melhoria da circulação de tráfego ligeiro e pesado na Área Metropolitana de Lisboa, minimizando a travessia nas zonas centrais da Cidade.

Esta Circular foi pensada para assegurar a transferência de tráfego entre as radiais de acesso a Lisboa, e sem ligações ao trânsito local, assegurando, desta forma, uma máxima fluidez na via circular, evitando que esta tenha congestionamentos. Nesse documento, considera-se que esta Circular só pode ligar a vias do mesmo nível, por serem as únicas que permitem assegurar o escoamento de tráfego em condições de rapidez e segurança o que evita a acumulação do tráfego nos próprios nós rodoviários.

Quanto aos nós de ligação ao trânsito local, estes apenas devem existir nas radiais, as quais têm de ter zonas de acumulação de tráfego nas zonas de saída, que evitem que o trânsito se acumule dentro da própria radial. Esta acumulação diminui a fluidez e aumenta os riscos de acidente.

Tudo isto era defendido pela própria Estradas de Portugal (E.P.), ex-JAE, em 1997, que só considerava incluir o nó da Damaia por pressão das Câmaras Municipais envolvidas. Referindo, que se tal dependesse exclusivamente da JAE tal não seria feito. As razões apontadas pela JAE referem-se ao aumento do congestionamento do trânsito resultante da proximidade entre nós, o que pode agravar-se quando não existem as saídas de escoamento necessárias – **ver doc. 1.**

Entretanto, é o próprio Estado que impulsiona uma solução com vários nós de ligação ao trânsito local, demasiado próximos uns dos outros, e sem condições de escoamento. É um erro crasso – **ver doc. 2.**

### **Caracterização geral do traçado adjudicado**

O traçado adjudicado é profundamente defeituoso, viola de forma grave, os critérios de segurança rodoviária, contribui para a sinistralidade rodoviária e compromete a mobilidade (veja-se anexo da OSEC – **doc.3**).

É um traçado aos SSS, com inclinações acentuadas, cheio de nós de entradas e saídas a ligar ao trânsito local, e demasiado próximos, com curvas apertadas e com deficiente visibilidade. Uma verdadeira “estrada da morte”.

Acresce que este traçado atravessa zonas consolidadas de habitação, com impactes graves ao nível do ruído e da qualidade do ar, para além de produzir um efeito barreira entre bairros. Tal como está projectado compromete, de forma irreversível, a qualidade de vida de dezenas de milhares de Cidadãos, desprezando pareceres recentes da OMS (Organização Mundial de Saúde) – **ver doc. 4.**

Também em termos ambientais, este traçado não responde minimamente às preocupações actuais em termos de emissões de gases poluentes (CO<sub>2</sub> e outros) e partículas sólidas, níveis de ruído e coberto vegetal.

### **Caracterização do troço na zona do Bairro de Santa Cruz de Benfica / Damaia**

O traçado adjudicado para esta zona contempla uma solução projectual de 4+4 vias, sendo 4 delas a céu aberto numa extensão de 310 m.

O facto de nesta zona o “corredor da CRIL” ser demasiado estreito, implica que a estrada entre dentro da propriedade legal dos moradores, com gravíssimos impactes ao nível da qualidade de vida, para além de implicar a demolição de várias moradias. Os moradores terão literalmente uma estrada com mais de 100.000 veículos dentro de casa.

### **Opções de traçado não consideradas / alternativas**

#### **Traçado Geral**

É notória a existência de uma alternativa lógica, que permite que o traçado se desenvolva numa única curva larga, passando maioritariamente por terrenos livres – **ver doc. 5.**

As vantagens deste traçado escorreito evitaria de certo vários problemas ao nível da segurança rodoviária, contribuindo para uma menor sinistralidade e garantindo uma melhor mobilidade. Permitiria que a CRIL cumprisse de forma efectiva a sua função.

Também esta alternativa, pelo facto de passar maioritariamente por terrenos livres da Falagueira – Venda Nova, afastada dos núcleos habitacionais consolidados, evitaria a degradação da qualidade de vida de milhares de Cidadãos, assim como um número elevado de expropriações / demolições.

Certamente, também este traçado dado o facto de ter menor extensão, permitiria reduzir as emissões de gases e partículas poluentes (CO<sub>2</sub> e outros).

### **Exemplo de Madrid**

Um exemplo de boas práticas é o que foi feito recentemente em Madrid. Foram “enterrados” 53 km de várias radiais e circulares, cumprindo os objectivos de melhorar a eficácia e fluidez rodoviária (reduzindo os tempos de deslocações dos condutores em milhões de horas), diminuir a sinistralidade em 50%, criar espaços verdes (plantando 270 mil árvores em 31 hectares) e de lazer à superfície, melhorando, desta forma, o relacionamento dos bairros e a qualidade de vida das populações.

Outro aspecto importante de “enterrar” estas estradas está relacionado com a possibilidade de se poder filtrar cerca de 80% a 90% dos gases tóxicos e partículas, através de filtros especiais, com enormes vantagens para o Meio Ambiente e diminuindo o efeito de estufa. Estão a investir agora para poupar no pagamento das cotas de CO<sub>2</sub> – **ver doc. 6**.

Este é o verdadeiro desenvolvimento sustentável que privilegia o Ambiente e as pessoas. O actual Governo defende teóricamente este modelo de desenvolvimento que é próprio de um país moderno, como podemos ver nas Grandes Opções do Plano de 2005 a 2009, mas na prática faz exactamente o contrário.

Em Espanha estão a corrigir erros do passado, iguais aos que nós estamos a cometer no presente.

### **Ilegalidades**

#### **Violação da Declaração de Impacte Ambiental (DIA)**

Este traçado adjudicado não cumpre com a DIA, em virtude de, para o troço entre o km 0+675 e o km 1+700 (zona do Bairro de Santa Cruz de Benfica e a Damaia), ter uma solução projectual de 4+4 vias, sendo 4 delas a céu aberto numa extensão de 310m, o que contraria de forma grosseira a DIA, que manda implementar uma solução em túnel de 3+3 vias, e completamente tapadas – **ver doc. 7**.

Este não cumprimento da DIA é confirmado por pareceres da Agência Portuguesa do Ambiente, assim como pelo próprio Ministro do Ambiente no Parlamento – **ver doc. 8**.

## **Violação da participação dos Cidadãos em sede de Consulta Pública**

O não cumprimento da DIA representa um total desprezo e desvalorização da participação dos Cidadãos em sede de consulta pública.

A solução determinada pela DIA para a zona do Bairro de Santa Cruz de Benfica e a Damaia, que manda implementar 3+3 vias completamente tapadas, resulta de um processo longo de participação dos Cidadãos em sede de Consulta Pública, com mais de mil contributos individuais e de instituições.

É relevante recordar que, a solução projectual anterior, ao processo de Consulta Pública, previa para a zona de Santa Cruz / Damaia uma solução de 4+4 vias com o Nó da Damaia completo. Foi exactamente fruto da participação dos Cidadãos que o Governo optou por suprimir a 4ª via, eliminando metade do Nó da Damaia e optando por uma solução 3+3 vias em túnel (completamente tapado) – **ver doc. 9**.

## **Incumprimento dos compromissos assumidos pelos Órgãos Autárquicos**

O facto de se fazer tábua rasa das deliberações assumidas, nas várias moções aprovadas pelos vários partidos, em sede de Assembleia de Freguesia de Benfica e Assembleia Municipal de Lisboa, representa desrespeito pelos Cidadãos e é demonstrativo da inutilidade destas instituições face aos problemas dos mesmos.

Nestas moções foi deliberada a eliminação do Nó da Damaia e a eliminação da proposta da criação de 4 vias em cada sentido – **ver doc.10**.

As recentes declarações, proferidas pelo Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Dr. António Costa, que ao ser confrontado com os problemas do projecto adjudicado, diz que *“a Câmara Municipal da Amadora negociou bem, e a de Lisboa negociou mal”*, são a prova de que qualquer negociata está acima dos compromissos assumidos com a população.

É lamentável que no nosso país não exista uma Alta Autoridade Metropolitana capaz de ter uma visão global de desenvolvimento, que evitasse que as “negociatas” particulares das Câmaras Municipais, se sobreponham ao Interesse Público. Urge a sua rápida implementação.

## **Procedimentos irregulares / ilegais / anti-democráticos**

1. Violação da DIA. Adjudicação de um projecto diferente do que o que esteve em EIA;
2. Distorção de informação aos Cidadãos composta por imagens distorcidas por fotomontagem,, declarações técnicas desprovidas de verdade, vídeos com informação incorrecta – **ver doc.11**;
3. Expropriação de propriedades sem a obra ter sido adjudicada – **ver doc.12**;
4. Avanço da obra no terreno (terraplanagens, escavações, implantação de pilares, demolições...) sem projecto de execução aprovado;
5. Demolições de edifícios sem planos de sinalização de trânsito, e de segurança e saúde – **ver video no cd**;
6. Intimidação pela força colocando sériamente em perigo a vida dos Cidadãos. Procedimento prepotente característico de países onde não existe respeito pelos Direitos Humanos – **ver cd**;
7. Ocultação de Património Arqueológico - **ver doc.13**.

O Governo serve-se do regime de concepção / construção, para ir avançando com a obra, dizendo que ainda não existe projecto, e desta forma “escapar” às críticas de que está a ser alvo por parte: dos vários Grupos Parlamentares; das Comissões de Moradores; do Observatório de Segurança de Estradas e Cidades (OSEC); da Quercus; da A-CAM; do Bastonário da Ordem dos Advogados...

A verdade é que o projecto já está perfeitamente definido. Aliás, já na fase de concurso público não era permitida qualquer alteração relevante. A prova de que existe esse projecto, são as cartas enviadas aos moradores a comunicar a tomada de “Posse Administrativa” das propriedades, as demolições e a execução de estruturas em betão ao longo do traçado.

É a tentativa de dar o facto como consumado.

### **Considerações Finais**

Considerando que a CRIL é uma obra de Interesse Público, paga com o dinheiro dos contribuintes, e que existem soluções projectuais alternativas em tudo melhores, que evitariam quase na totalidade todos os problemas que apontámos nesta nossa exposição, solicitamos que:

1. Sejam consideradas as várias alternativas possíveis de traçado (nomeadamente aquela, a direito, que passa pelos terrenos livres da Falagueira);
2. Sejam respeitados os critérios de Segurança Rodoviária;
3. Seja dado cumprimento à Declaração de Impacte Ambiental;
4. Seja eliminado o Nó da Damaia;
5. Sejam tidos em conta os impactes na qualidade de vida das populações.

**Queremos uma CRIL segura, com mobilidade, que respeite o Ambiente e as populações.**

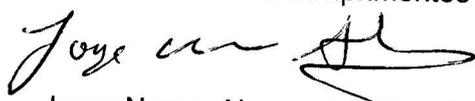
Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República,

**Dado que este projecto é verdadeiramente atentatório dos mais elementares direitos dos cidadãos, expressamente consagrados na Constituição da República Portuguesa, assentando em grosseiros erros técnicos, pretendem os subscritores que este assunto, pela importância de que se reveste, seja apreciado em Plenário da Assembleia da República.**

Em anexo: 13 documentos em papel,

cd com parecer da peritagem da OSEC, fotos descoberta Arqueológica, video demolição / intimidação.

Com os melhores cumprimentos



Jorge Nunes Alves – 1º subscritor da petição