

PROJECTO DE EXTENSÃO DA LINHA VERMELHA DO METROPOLITANO DE  
LISBOA

Audição na Assembleia da República

6ª Comissão de Economia, Obras Públicas e Habitação

(8 de Maio 2024, 10H30)

Consideramos que o projecto tornado público pelo Metropolitano de Lisboa para a extensão da Linha Vermelha (São Sebastião-Alcântara) viola o Plano Director Municipal de Lisboa (PDM) e o Plano de Urbanização de Alcântara (PUA), ambos em vigor, pelo que deve ser considerada nula a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) que o sustenta, que foi produzida pela Agência Portuguesa do Ambiente, e deve ser alterado o traçado previsto por forma a que o projecto passe a cumprir os regulamentos.

Consideramos que este projecto atenta contra o ordenamento do território municipal de Lisboa e põe em causa a sua estrutura ecológica e os bens imóveis e conjuntos culturais e arquitetónicos de Lisboa protegidos pela “*Carta municipal de património*” anexa ao PDM, e, ao não apresentar qualquer estudo sobre o assunto, ignora de forma grosseira os previsíveis impactes no conjunto patrimonial do Palácio das Necessidades, classificado de Interesse Público, desde logo a nível do jardim-miradouro (patamar, fonte e obelisco) sob o qual passará o Metro!

Finalmente, consideramos reprovável que se pretenda alterar de forma radical, disruptiva e irreversível a paisagem urbana da velha Alcântara, com a demolição de edifícios e o abate de árvores e a construção de viadutos em suspensão atravessando edifícios e largos.

Todos desejamos o investimento público na melhoria das redes de transportes públicos da cidade de Lisboa e todos consideramos que Alcântara e Campo de Ourique têm direito ao serviço do Metropolitano de Lisboa, mas havendo, como há, alternativas ao traçado proposto, que não ferem a estrutura ecológica de Lisboa, não destroem património histórico, não alteram de forma disruptiva e irreversível a paisagem urbana da cidade e, não de somenos, não violam os regulamentos em vigor, não podemos aceitar que a melhoria da rede do Metro se faça atropelando valores de grande relevância social e comunitária, histórica e patrimonial, do bem-estar e qualidade de vida das pessoas.

## JARDIM DA PARADA

Não podemos aceitar que seja a própria DIA a referir que o projecto em apreço terá “impactes negativos muito significativos a nível da integridade do arvoredo” (três árvores estão classificadas de Interesse Público) do Jardim Teófilo de Braga (Jardim da Parada) e ao nível da “desarborização por necessidade técnica da execução da obra e por concluir com o local de implantação das saídas das estações e pontos de ventilação; na fase de exploração a vibração pode implicar a afectação física irreversível do sistema radicular, podendo comprometer a estabilidade biomecânica dos exemplares”, e que depois não haja lugar à correção do traçado por forma a não haver esses impactes. Acresce que há por parte do Metropolitano de Lisboa uma completa ausência de estudos razoáveis e criteriosos em relação ao valor das 6 árvores a abater e sensibilidade do Jardim enquanto conjunto, um jardim histórico que é parte integrante da Estrutura Ecológica Municipal consagrada no PDM de Lisboa!

## BALUARTE DO LIVRAMENTO

O mesmo em relação ao Baluarte do Livramento, classificado pela Carta Municipal do Património, anexa ao PDM, por ser um dos últimos vestígios da arquitetura militar portuguesa da época da Restauração, em relação ao qual a DIA refere a “necessidade de destruição de parte da muralha do Baluarte do Livramento”, para “posterior reconstrução”, como se isso fosse possível à luz das boas-práticas do restauro de Património, ou seja, compatível com a necessidade de assegurar a autenticidade, o carácter e a integridade do bem em causa.

A DIA não justifica o porquê da necessidade de demolir o Baluarte, não invoca que o seja por razões ligadas à sua ruína ou por ameaçar pessoas e bens, por razões de relevante interesse urbanístico, por não ser viável a sua recuperação por motivos de ordem estrutural ou por se pretender suprimir acrescentos descaracterizadores da sua arquitetura e não o faz por um único motivo: o derrube do Baluarte do Livramento resulta da necessidade de o mesmo ser atravessado pelo viaduto da futura estação de Alcântara! Por sinal, o Baluarte do Livramento também consta do Plano de Urbanização de Alcântara.

## PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ALCÂNTARA

Consideramos que este projecto de extensão da Linha Vermelha do Metro atenta igualmente contra o Plano de Urbanização de Alcântara em matéria de distâncias entre estações de metro e de localização do respetivo traçado, isto porque:

No PUA estão expressos os corredores reservados para a implantação da linha vermelha até Alcântara como se pode constatar na Planta de Zonamento – Qualificação e uso do solo, onde figuram os “espaços canais” reservados ao metro. (Docs. 6 e 7), um localizado a Norte da Estação de Alcântara-Terra e o outro, a Sul, que termina no cruzamento da Rua Fradesso da Silva com a Rua de Cascais, em Alcântara, sendo que, conforme informou a Câmara Municipal de Lisboa no decurso da consulta de AIA, o traçado proposto pelo Metropolitano não segue os ditos canais (Doc. 4, pág. 4) pois localiza-se precisamente fora deles dado que a estação em causa vai ficar implantada na avenida de acesso à ponte 25 de Abril através do viaduto que atravessará o vale de Alcântara a partir do Baluarte do Livramento.

## TRIBUNAL

Pelo exposto, as associações Fórum Cidadania Lx, Quercus e Casa de Goa, interpuseram uma acção popular junto do Tribunal, composta de providência cautelar e de acção principal.

A providência cautelar pedindo a “suspensão de eficácia da DIA”, foi submetida em Agosto de 2022 e recusada em Julho de 2023.

A providência cautelar foi recusada pelo Tribunal invocando não ter “sido tomada a decisão de licenciamento do Projeto de Prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa...tal significa não ser iminente a execução desse mesmo projeto, pelo que é manifesto que inexistem, neste momento, e mesmo na data do requerimento desta providência, danos especiais a acautelar”, e “tendo a AIA sido emitida sobre um projeto ainda em fase de estudo prévio ainda falta percorrer um longo percurso procedimental até que possa ser praticado qualquer acto de licenciamento referente ao projeto de execução do prolongamento da Linha Vermelha”.

Considerámos que o tribunal fez uma interpretação errada do regime jurídico da AIA, do disposto no Regulamento Jurídico de Urbanização e Edificação e do regime jurídico do próprio Metropolitano de Lisboa.

Como, em nosso entendimento, face à lei, este projecto do Metro não se encontra sujeito nem a licenciamento municipal nem a autorização ministerial, recorreremos da sentença em Outubro de 2023, encontrando-se o mesmo a aguardar decisão pelo Tribunal Administrativo de Lisboa.

#### PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA

Recusamos o argumento apresentado pelo Metropolitano de Lisboa segundo o qual, tratando-se de um projeto abrangido pelo PRR, é impossível nesta fase qualquer alteração ao projecto sob pena do país perder os fundos comunitários.

Acontece que é sempre legalmente possível apresentar à Comissão Europeia uma proposta de alteração ao Plano de Recuperação e Resiliência, nos termos do nº1, do artigo 21º do Regulamento (UE) 2021/241 do Parlamento Europeu e do Conselho de 12 de Fevereiro de 2021.

Mais a mais estando em causa um projecto que implica prejuízos do foro ambiental, patrimonial e de qualidade de vida para a população, como é nosso entendimento e da própria DIA.

Em nosso entender, justifica-se inteiramente que o Governo português apresente uma proposta de alteração ao PRR e com isso se proceda à extensão da Linha Vermelha do Metro, respeitando os regulamentos e a população.

Lisboa, 8 de Maio de 2024.