

***EXCERTOS da Providência cautelar de suspensão de eficácia da Declaração de Impacte Ambiental – DIA, proferida pela Requerida APA/AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE em 26/8/2022 relativamente ao prolongamento da linha vermelha do Metro de Lisboa, entre S. Sebastião e Alcântara***

As ora requerentes [...] entendem que o **projeto de prolongamento da linha vermelha do metro entre S. Sebastião e Alcântara**, é ilegal por violação dos instrumentos de gestão territorial em vigor na área percorrida pelo traçado proposto, o **PDM de Lisboa** e o **Plano de Urbanização de Alcântara**, sendo igualmente ilegal por violação dos **Regimes jurídicos de Gestão do Arvoredo Urbano e de Classificação de Arvoredo de Interesse Público no que diz respeito ao Jardim da Parada em Campo de Ourique**.

No que diz respeito aos referidos regimes há por parte do **Metropolitano de Lisboa EPE** uma completa ausência de estudos razoáveis e criteriosos em relação ao valor e sensibilidade do Jardim da Parada enquanto conjunto, designadamente,

A ausência de sondagens para avaliação do substrato do Jardim e da extensão e profundidade do **sistema radicular** do conjunto arbóreo.

Foi a própria requerida **APA- AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE**, como se verá adiante, que **reconheceu a potencial afetação da integridade do arvoredo de interesse público existente no Jardim**.

As árvores, embora resistentes, têm um ponto fraco no seu **sistema radicular**, sendo sensíveis a **alterações na estrutura do solo, da actividade microbiana, circulação de água e do ar no solo**. Assim, estima-se que as raízes mais importantes presentes no Jardim Teófilo Braga se estendam numa coroa circular de 20 a 60 metros de diâmetro à volta do tronco respetivo.

Já em relação à profundidade do sistema radicular refere-se que neste substracto de argilas e calcário se estenderá numa profundidade que pode variar de 20 a 30 m, havendo árvores cujas raízes ultrapassam a sua altura, nomeadamente árvores de origem australiana como são os metrosíderos presentes no Jardim. Daí que,

Quaisquer danos na zona radicular irão afectar a saúde, estabilidade biomecânica e sobrevivência da árvore, podendo levar à morte de árvores saudáveis de uma forma lenta (Com efeito,

Segundo o parecer da autoria de vários engenheiros agrónomos e de uma arquiteta paisagista junto com a providência, **as obras projetadas originarão previsíveis compactações, vibrações, poeiras, alteração da vida e circulação do ar e da água do subsolo**, nomeadamente sendo muito grave a alteração de prováveis aquíferos-gerando impactos irreversíveis, que comprometerão a sobrevivência dos exemplares classificados e a integridade de um sistema maduro, como é o jardim.

Sem prejuízo do **abate** dos seis lóðãos, abate esse que, como se verá adiante, é **ilegal**, por a ele se opor o disposto no **Regime Jurídico da Gestão do Arvoredo Urbano** – Lei nº 59/2021 de 18 de agosto e não estando aqui em causa a possível arborização de outras zonas de Campo de Ourique, pois o que está aqui realmente em causa é a execução da linha vermelha do metro no subsolo do Jardim da Parada, execução esta que, como se invocou e demonstrou, a **DIA de 26/8/22** reconheceu **expressamente** poder implicar afetação física **irreversível** do **sistema radicular**, podendo comprometer a estabilidade biomecânica dos exemplares.

Mas como se disse, o projeto de prolongamento da linha vermelha do metro irá atentar, em **primeiro lugar**, contra o disposto nos **regulamentos do PDM de Lisboa e do Plano de Urbanização de Alcântara** pois não cumpre as distâncias entre estações de metro fixadas no regulamento do **PDM** e não cumpre a localização do traçado previsto nas Plantas de Zonamento do **PU de Alcântara**.

Finalmente, **tal execução** irá atentar, de forma irreversível, contra uma antiga fortificação militar protegida pela **“Carta Municipal de Património”** e pelo regulamento do PDM de Lisboa, com a destruição da sua muralha, a fim de a mesma poder ser atravessada pelo viaduto que irá aí ser construído para finalizar a linha vermelha na estação de Alcântara,

O que a ocorrer, se traduzirá na destruição física de um dos últimos vestígios históricos da defesa militar da cidade de Lisboa na época da guerra da Restauração, dado que, Baluarte este que se encontra classificado como **bem imóvel de interesse municipal** pela **“Carta Municipal de Património”** anexa ao regulamento do **PDM** e ao regulamento do **Plano de Urbanização de Alcântara**, conforme aliás, o reconhece expressamente a **DIA**, embora omita a referência a este **Plano de Urbanização** . Acontece que,

Por estar implantado no traçado proposto, o **Metropolitano de Lisboa EPE** prevê a **demolição de parte da muralha** do referido Baluarte, conforme fotos ora juntas e onde é perfeitamente visível o “atravessamento” da muralha por parte da linha proposta, neste caso, o projetado viaduto da **estação terminal de Alcântara** (Docs. 20 e 21), sendo que,

O **Metropolitano de Lisboa EPE** afirma ir “desmontar” a muralha na área da interseção do viaduto, para depois a poder reconstruir, algo que se afigura, na óptica das requerentes, como algo inexplicável e completamente **inaceitável** em termos de defesa do património arquitetónico

Assim, o **primeiro vício de violação de lei** que afeta a DIA é a violação do artigo 67º do regulamento do PDM de Lisboa por referência ao Anexo IV ao dito regulamento, pois, de acordo com o estipulado neste Anexo IV, sob a epígrafe **“Hierarquia da rede de transportes colectivos”** as distâncias médias interestações da rede de 1º nível são de **700-800 m**. Porém, acontece que a distância entre as projetadas novas estações do prolongamento da linha vermelha, **não cumpre** as distâncias médias previstas no mencionado Anexo IV, em virtude de tais distâncias serem no projeto do prolongamento **superiores a 1 Km**.

O **segundo vício de violação de lei** que afeta a validade da **DIA** é a **violação dos artigos 9º, 11º, 14º, 15º, 37º, nº1, alínea c), 49º e 50º do regulamento do PDM de Lisboa**, adiante designado por **RPDML**, no respeitante à **“Estrutura Ecológica Municipal”**.

Com efeito, o **Jardim Teófilo Braga/Jardim da Parada** é um **espaço verde público** que está qualificado, face à **Planta de qualificação do espaço urbano** do **RPDML** como **espaço verde de recreio e produção consolidado**. Ora, nestes espaços só são admitidos **equipamentos que se destinem afins de agricultura urbana e de recreio ou de lazer**, o que não é o caso de uma estação de metro.

O **terceiro vício de violação de lei** que afeta a validade da **DIA de 26/8/22** é a **violação dos artigos 26º, 27º, 28º e 29º do regulamento do PDML** em matéria de preservação dos **conjuntos arquitetónicos** que integram a **Carta Municipal de Património**.

Ora, o **Jardim da Parada** constitui um **Conjunto arquitetónico** que integra a **Carta Municipal de Património** anexa ao regulamento do **PDML**.

No que concerne aos **bens culturais imóveis** que integram a referida **Carta** - artigo 26º, nº1, 2do **RPDML** as intervenções sobre tais bens devem privilegiar a sua **conservação e valorização**, a longo prazo, de forma a assegurar a sua identidade e a **evitar a sua destruição**, descaracterização ou deterioração. Assim, as obras de construção do metro de Campo de Ourique no Jardim da Parada **não são obras de conservação, restauro ou de reabilitação** do Jardim enquanto **Conjunto Arquitetónico** da **Carta** pois irão afetar gravemente o **património arbóreo do Jardim**, condenando-o a uma morte certa.

O **quarto vício de violação de lei** que afeta a validade da **DIA de 26/8/22**, viola igualmente, o disposto no regulamento do **PDML** em matéria de conservação e valorização dos bens da mencionada **Carta** no que diz respeito ao **Baluarto do Livramento, em Alcântara**.

Como foi atrás referido, o **Baluarto do Livramento** integra os bens da **Carta**, estando prevista, na execução do projeto de prolongamento da linha vermelha do metro entre S. Sebastião e Alcântara, a **demolição** das suas muralhas.

Contudo, muito embora o Metropolitano de Lisboa se refira a uma demolição parcial e a uma posterior reconstrução da muralha (sem ser dito como é que tal reconstrução irá ser feita), a realidade é que uma tal **demolição**, mesmo que seja parcial, não respeita o disposto quer nos artigos 26º e 27º do regulamento do **PDML**, quer sobretudo o disposto no seu **artigo 29º**. Com efeito, o artigo 29º do regulamento do **PDML** só permite obras de **demolição, parcial ou total**, nos bens imóveis da **Carta** nas condições que aí estão elencadas.

E nenhuma das condições elencadas nas alíneas a) a d), do nº1, do artigo 29º abrange as obras de demolição do Baluarte do Livramento, dado que os seus panos de muralha se encontram **bem conservados**, conforme atestam as fotos juntas com a PI (Doc. 22), pelo que **não está em ruína iminente, não padecendo de nenhuma incapacidade estrutural**.

O **quinto** vício de violação de lei que afeta a validade da DIA de 26/8/22 é a violação dos artigos 31º e 32º do regulamento do **Plano de Urbanização de Alcântara** em matéria de **espaços canais** – publicado no DR, 2ª Série, nº 37, de 23/2/15. Vejamos.

Em **primeiro lugar** logo nas Plantas do **PU de Alcântara** estão expressos os **corredores reservados para implantação da expansão 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 Metropolitano**.

Há uma violação ao disposto na **alínea c), do nº2, do artigo 32º do regulamento do PU** por não ser respeitado o **espaço canal ferroviário** para a expansão do Metropolitano de Lisboa na zona de Alcântara que se encontra assinalado na **Planta de Zonamento I**. Assim, a implantação da estação terminal de Alcântara nos **espaços canais rodoviários integrando a via de acesso à ponte 25 de Abril** de acordo com a alínea a), do nº2, do artigo 32º do regulamento do **PU de Alcântara**, **viola o disposto no nº1, deste artigo 32º**, dado que a construção de uma estação terminal de metro **não está diretamente** ligada ao funcionamento e exploração do dito **espaço canal**, interferindo assim com o acesso à Ponte 25 de Abril, Interferência essa tendo como resultado o **agravamento** do trânsito automóvel no acesso à ponte 25 de Abril conforme foi devidamente assinalado pela **Câmara Municipal de Lisboa**

Dado que o **Baluarto do Livramento** também consta da **Carta Municipal de Património** anexa ao regulamento do **PU de Alcântara – artigo 11º do regulamento do PU, Anexo I Ponto 20. Código 26. 24**, dá-se por aqui totalmente reproduzida a análise jurídica feita anteriormente, acrescentando-se o artigo 11º, nº1 e 6 do regulamento do **PU** no que toca às condições em que se podem realizar obras de demolição dos bens culturais da **Carta**,

Estando assim em presença de mais um **vício de violação de lei, por parte da DIA de 26/8/22, o sexto**, por ofensa ao regulamento do **PU de Alcântara** em matéria de conservação e valorização de bens culturais da **Carta**. Prosseguindo, cumpre dizer que,

A **DIA de 26/8/22** não se limitou a violar por **seis vezes** os instrumentos de gestão territorial em vigor no Município de Lisboa, pois violou também a lei ordinária em matéria de **gestão de arvoredo urbano e de classificação de arvoredo público**. É que,

Estando previsto no início da execução do projeto de prolongamento da linha vermelha de S. Sebastião a Alcântara **o abate de seis árvores/lódãos no Jardim da Parada**, tal abate **é proibido** pelo artigo 23º da Lei nº 59/2021, de 18 de agosto.

E não havendo evidência de existirem árvores doentes no Jardim da Parada que ofereçam perigo para pessoas, vegetação, estruturas construídas e outros bens, o abate dos seis lódãos **só poderia ocorrer** nas condições previstas no nº 2, alíneas a) a c) do artigo 23º da Lei nº 59/2021.

Ora, acontece que quer a **DIA** quer o **EIA** submetido pelo **Metropolitano de Lisboa EPE** ao procedimento de AIA **nada referem sobre a necessidade de abate de árvores ao abrigo do regime previsto no artigo 23º da Lei nº 59/2021**, ou seja, os lóðãos que o **Metropolitano de Lisboa EPE** anunciou ir abater no **Jardim da Parada** no âmbito da execução do projeto de prolongamento da linha vermelha **não constituem** comprovadamente uma ameaça para pessoas e bens, **não afetam** incontornavelmente a mobilidade urbana e **não apresentam** comprovadamente baixa vitalidade e fraca condição fitossanitária.

Assim, o seu abate **viola** frontalmente o disposto no artigo 23º da Lei nº 59/2021 com a consequente violação deste regime imperativo por parte da **DIA de 26/8/22** a qual não soube, mais uma vez, acautelar o cumprimento da lei em matéria ambiental, pelo que a mesma é **anulável** contenciosamente por mais este vício de violação de lei, o **sétimo**.

Prosseguindo na análise dos vícios que afetam a validade da **DIA de 26/8/22** verifica-se que, apesar de ter sido a própria **DIA** a reconhecer **a afetação da integridade do arvoredado do Jardim da Parada e afetação física irreversível do sistema radicular na fase de exploração, podendo comprometer a estabilidade biomecânica dos exemplares** –, contudo, acabou por ser favorável ao projeto de prolongamento da linha vermelha negligenciando gravemente algo que deu como muito provável para a lesão do arvoredado do interesse público.

Porém, com tal atitude, a **DIA** acabou por incorrer em mais uma **ilegalidade que afeta a sua validade**, a **oitava**, a saber, a violação do disposto na alínea d), do nº2 do artigo 4º da Lei nº 53/2012, de 5 de setembro, dado que este preceito proíbe quaisquer intervenções que possam destruir ou danificar o **arvoredado de interesse público**.

É que a execução do projeto de prolongamento da linha vermelha do metro, no que toca ao **Jardim Teófilo Braga/jardim da Parada**, **poderá comprometer seriamente a circulação das águas subterrâneas**. Vejamos.

O presente projeto de prolongamento da linha vermelha, segundo anunciou publicamente o **Metropolitano de Lisboa EPE** está abrangido pelo **PRR**. Acontece que o **Mecanismo de Recuperação e Resiliência** foi aprovado, a nível europeu, pelo **Regulamento (UE) 2021/241** do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro, o qual estabelece os objetivos do mecanismo, o seu financiamento, as formas de financiamento pela União ao abrigo do mesmo e as regras de concessão desse financiamento.

O Regulamento definiu assim um conjunto de princípios e regras de entre os quais se destaca o princípio de **não prejudicar significativamente os objetivos ambientais**- artigo 2º, nº6 e artigo 5º, nº2.

A **Comissão** considera que qualquer das seguintes seis atividades constitui um “prejuízo significativo” às preocupações ambientais quando prejudica (3) **a utilização sustentável e a proteção dos recursos hídricos e marinhos, se for prejudicial para o bom estado ou o bom potencial ecológico das massas de água, incluindo as águas de superfície e subterrâneas** [...] Assim,

Face ao parecer pericial da autoria de vários engenheiros agrónomos junto com a providência, tem de se concluir que a **DIA** violou os artigos 2º, nº6, 5º, nº2, do **Regulamento (UE) 2021/241** e artigo 17º, nº1, alínea c) i) do **Regulamento (UE) 2020/852**, sendo por isso **anulável contenciosamente** por mais esta ilegalidade, a **nona**.

Todos desejamos o investimento público na melhoria das redes de transportes públicos da cidade de Lisboa.

**O que já não podemos desejar nem aceitar é que um tal investimento se faça à margem da Lei, a começar pelo próprio Direito da UE, ferindo gravemente interesses tidos, no tempo atual, como fundamentais para uma salutar vivência em sociedade em termos sociais e ambientais.**

Lisboa, 10 de novembro de 2022